LA REVISTA LÍDER DE MOTOR

Coches 2000

SOLO 1'99 €

coches TV
Nº 175 II
JULIO 2024

AVANCE: S700 Y S800
Vuelve EBRO, ahora SUV

150 CV

Y ADEMÁS...
REGALO
SUPLEMENTO ESPECIAL
COMERCIALES

PRUEBA ECO

VOLKSWAGEN TIGUAN 1.5 eTSI DSG

EL SUV QUE LO HACE TODO BIEN

CONTACTO

nuevo

A la venta

BMW SERIE 1

RENOVADO EN PROFUNDIDAD

CONTACTO

Autonomía: +600 km

KIA EV3

UN PROMETEDOR COMPACTO ELÉCTRICO

5,7 l/100 km
136 CV

8,6 l/100 km
163 CV

COMPARATIVA ECO

CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID vs. SSANGYONG KORANDO G15T 4X4 AUT.

COMPRAS MUY SENSATAS

196 CV
4,6 l/100 km

186 CV
6 l/100 km

COMPARATIVA ECO

TOYOTA COROLLA 200H vs. MAZDA 3 5P 2.0 e-SKYACTIV X

EFICIENTES PERO DINÁMICOS

CON LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA

lanzarotecaliente.com

Nuevo Tiguan

Sobran las palabras

No hace falta decir que tiene un diseño único, tecnologías punteras como el Driving Experience Control, Asistente de voz IDA, faros IQ.Light HD Matrix o etiquetas cero y eco. Las palabras "Nuevo" y "Tiguan" ya lo van a decir por ti.

Ahora disponible con motor híbrido enchufable (eHybrid) y motor híbrido ligero (eTSI).

Gama Nuevo Tiguan: consumo combinado WLTP (litros/100 km) de 0,4 a 6,7. Emisión CO_2 combinado WLTP (g/km) de 9 a 175.
Modelo visualizado: Nuevo Tiguan R-Line con opcionales.

SUMARIO

Nº 175 || JULIO 2024

12. CONTACTO
TOYOTA YARIS CROSS 130H
La nueva variante del B-SUV japonés, más potente, equipada y solo 1.000 € más cara, deja muy relegada a la anterior y aún a la venta 120H.

34. CONTACTO
FORD KUGA
Pone al día estética, sobre todo frontal, enriquece equipamiento de seguridad y conectividad, con nueva pantalla y SYNC 4... Pero hay más.

36. CONTACTO
PEUGEOT E-3008
Nada mejor para probar por primera vez el último SUV eléctrico del león que marcharnos de viaje con él, factible a partir de su abultada batería.

64. COMPARATIVA ECO
FIAT 500e Cabrio. vs. MICROLINO
Hay muchas formas de afrontar la movilidad urbana. Algunas son singulares y sostenibles, como nuestros protagonistas súper vintage.

Y ADEMÁS:

4. **Actualidad**
6. **Reportaje:** Fiat 600e
8. **Contacto:** Suzuki Swift
10. **Contacto:** Kia EV3
14. **Contacto:** Jeep Avenger 4xe
16. **Contacto:** BMW Serie 1
18. **Superdeportivo:** Ferrari 12Cilindri
24. **Dossier:** Los 10 PHEV más vendidos en 2024
32. **Contacto:** CUPRA Tavascan y Born VZ
35. **Contacto:** Škoda Octavia
37. **Contacto:** Citroën C3
38. **Contacto:** Audi A3
39. **Avance:** EVO 3
40. **Prueba:** Škoda Scala 1.5 TSI 150 CV Design
43. **Contacto:** Nissan Qashqai
44. **Prueba ECO:** Volkswagen Tiguan R-Line 1.5 eTSI 150 CV DSG
47. **Avance:** EBRO S700 Y S800
48. **Prueba:** Nissan Juke DIG-T Ikon Edition
51. **Contacto:** DS Antoine de Saint-Exupéry
52. **Comparativa ECO:** Mazda3 5p 2.0 e-Skyactiv X 186 CV Exclusive-Line vs. Toyota Corolla 200H GR Sport
58. **Comparativa ECO:** BMW X1 xDrive25e vs. BMW 225e xDrive Active Tourer
70. **Comparativa ECO:** Citroën C5 Aircross Hybrid 136 Aut. MAX vs. SsangYong Korando G15T 4X4 Aut. Limited
76. **Comparativa ECO:** Toyota Corolla Touring Sports Style Edition 140H vs. Kia Ceed Tourer 1.6 PHEV DCT Emotion
82. **Contacto:** Lancia Ypsilon
84. **Contacto:** Alpine A290
85. **Reportaje:** Volkswagen Driving Experience
86. **Ofertas del mes**
87. **Guía de precios**
98. **Coches del mundo**

12 TOYOTA YARIS CROSS 130H

34 FORD KUGA

36 PEUGEOT E-3008

64 FIAT 500e CABRIO vs. MICRO MICROLINO

CARTA DEL DIRECTOR

BÚSCANOS EN: TikTok cochesTV

Clásicos a 80 euros

Confirma Iván Mingo en 'El Debate' que el Consejo de Estado acaba de dar el visto bueno al nuevo Reglamento de Vehículos Históricos, normativa que busca facilitar la catalogación de coches como históricos y que lleva más de dos años en proceso de aprobación al tener que superar trabas como las pasadas elecciones generales. La cosa está como sigue: a falta de su aprobación por el Consejo de Ministros, la nueva regulación, que por cierto dejará al margen de ITV a modelos anteriores a 1950, podría entrar en vigor el próximo 1 de julio. Desde entonces muchos coches literalmente viejos podrán ser catalogados como clásicos, y ahí vendrá el lío. El actual procedimiento para acceder a ese status, una vez un vehículo supera 30 años de antigüedad, viene a costar 1.000 €, frente a los 80 que supondrá el nuevo sistema. Se acompañará de una declaración responsable del propietario, lo que ni convence a los ayuntamientos, que podrían ver convertidas ciudades y Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en coladero de coches viejos, ni a los propietarios de automóviles históricos valiosos, que temen que auténticas chatarras entren a formar parte de la categoría solo para seguir circulando. A la postre cabe la posibilidad de que los consistorios atajen a las bravas y prohíban circular a unos y otros, dejando a los actuales históricos fuera de juego para evitar abusos. Entre tanto, la DGT podría colapsar a tenor de los más de 200.000 coches que, de golpe, intentarían hacerse clásicos, una parte de los 3,9 millones de vehículos que pretenderían acceder a tan beneficiosa condición.

Eduardo Cano

FURGOWAGEN 2024

'The Originals Fest', como se conoce a esta popular concentración de furgonetas Volkswagen T de todos los tiempos, ha batido récord este año, con más de 1.000 vehículos reunidos durante el fin de semana en el evento que, de nuevo, ha tenido lugar en el playero camping La Ballena Alegre (Sant Pere Pescador). Hasta allí acudieron más de 7.000 asistentes, que pudieron disfrutar de actividades para toda la familia y de momentos inolvidables, como el tradicional concurso de disfraces de furgos que, para la ocasión, tomó por temática los Juegos Olímpicos.

FORD E-TRANSIT ADAPTA

El programa de la firma americana para facilitar el acceso a la movilidad de personas con discapacidad adaptando vehículos con tecnologías innovadoras y servicios personalizados, original de 2014 y realizado por Ford España junto a Fundación ONCE, acaba de lanzar una E-Transit. Comprende plataforma elevadora para sillas de ruedas, suelo Smartfloor con guías, peldaño eléctrico en la puerta lateral, asideros, asientos individuales Smartseat reclinables con Quick-fix para desmontaje rápido, climatización trasera y configuración variable del espacio con hasta cuatro opciones a elegir.

ALFA ROMEO JUNIOR IBRIDA

Tras anunciar sus versiones Elettrica y Elettrica Speciale con motor de 156 CV y batería de 54 kWh, desde 38.500 €, la firma italiana abre pedidos para los híbridos ligeros Ibrida (29.000 €) e Ibrida Speciale (31.000 €). Las primeras unidades llegan a partir de septiembre y utilizan motor tricilíndrico de gasolina de 136 CV con red eléctrica a 48V; esta permite maniobrar en modo totalmente eléctrico. El nuevo todocamino compacto deportivo de Alfa Romeo, de 4,17 metros de largo, declara 206 km/h y una aceleración de 0-100 de 8,9 segundos. Más adelante habrá versión Veloce que, en el eléctrico, entrega 240 CV.

ITV: 3 MILLONES SIN ELLA

Nada menos que 3 millones de vehículos no tienen la ITV al día en España. De ellos, por encima de 1,4 millones son turismos, 759.000 motocicletas y 907.000 engloban categorías diversas como furgonetas, camiones, ciclomotores y otros. Así lo refleja un nuevo análisis de Informes Mecánicos, que ha revisado y sumado los microdatos ofrecidos por la DGT para conocer cómo es el parque de vehículos sin la preceptiva inspección técnica en vigor en nuestro país. Dicho de otro modo: el 9,8% de este no tiene la ITV en vigor.

DONGFENG EN ESPAÑA

ALIANZA CON SALVADOR CAETANO AUTO

ELÉCTRICO DE ¡1.088 CV!

La compañía china Dongfeng Motor Corporation inicia andadura española de la mano de Salvador Caetano Auto, empresa con gran experiencia en el sector que se encargará de la distribución de tres marcas del grupo asiático. Entre ellas, VOYAH, orientada al lujo y representada por modelos como el gran todocamino eléctrico Free (489 CV, más de 500 km de autonomía...), ya a la venta por 77.790 €, o el monovolumen Dream, experiencia eléctrica Premium de 7 plazas, desde 94.600 €. En otro ámbito aún más exclusivo, el espectacular todoterreno MHERO 1 (arriba) destaca por su mecánica eléctrica de ¡1.088 CV! (solo 4,2 segundos de 0-100 km/h y 158.037 €), mientras que el sello Dongfeng propone el interesante Box (izquierda), utilitario eléctrico de 4 metros, maletero de 326 litros y batería de estado sólido capaz de cargar 200 km en 8 minutos que venderá en octubre con rangos de 270 o 340 km. Atento al precio: desde 21.990 € sin ayudas.

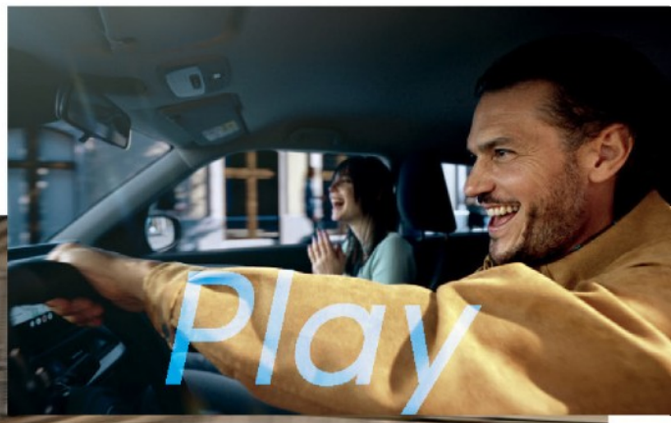
125 ANIVERSARIO

OPEL, POR TODO LO ALTO

Opel celebra su 125 aniversario como fabricante de vehículos (su fundación se remonta a 1862) con una fiesta por todo lo alto en su sede de Rüsselsheim, Alemania. Al evento asistieron, además de prensa y aficionados, directivos de la marca, su director ejecutivo Florian Huettl y el CEO del grupo Stellantis, Carlos Tavares. Tampoco se perdió la fiesta Olaf Scholz, canciller alemán. Opel también celebra 60 años de su Centro de diseño en este mismo macro complejo, lugar donde ha gestado los diseños de todos sus modelos. Mark Adams, Vicepresidente de Diseño de la marca, nos brindó a un grupo de periodistas una masterclass sobre tendencias estéticas de automóviles y nos demostró la importancia de tecnologías como el modelaje 3D o la inteligencia artificial en la creación de futuros vehículos. La celebración del aniversario incluyó visita a fábrica, a un pequeño museo pop-up con una selección de los Opel más representativos y copilotajes en los Adam R2 y Corsa Rally eléctrico.

MULTITUD DE ACTOS POR LA EFEMÉRIDE

SUZUKI



Play SWIFT

¿Cuándo fue
la última vez que te
divertiste al volante?

NUEVO
SWIFT

Desde **99€/mes***

Entrada 5.507,63€ · 1ª cuota 88,68€ · 34 cuotas 99€/mes
Cuota final 11.982,19€ · 36 MESES Tipo Deudor 9,75% **T.A.E. 11,77%**

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDO

*Financiación de SWIFT 1.2L S1 Mild Hybrid. **Precio al contado 18.500€. Precio financiando 17.467€. Entrada 5.507,63€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 88,68€, 34 cuotas de 99€ y 1 cuota de 11.982,19€. Tipo Deudor 9,75% T.A.E. 11,77% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,50% 418,58€ Contado. Intereses 3.477,50€, Importe Total del Crédito 11.959,37€, Coste Total del Crédito 3.896,08€, Importe Total Adeudado 15.855,45€, Precio Total a Plazos 21.363,08€. Siendo el día de contratación 09/06/2024 y primer pago el 02/07/2024.** Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento promocional y Programa de Mantenimiento incluido en Servicios Oficiales Suzuki durante 3 años (o 60.000km, lo que antes suceda). Su disfrute está condicionado a la vigencia de la financiación SUZUKI OPTION suscrita con Santander Consumer y al total cumplimiento de sus obligaciones de pago. Oferta válida hasta el 15/07/2024. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 4,4 a 4,9. **Emisiones CO_2 WLTP (g/km):** de 98 a 110.

ECO DGT

Suzuki recomienda MOTUL

Descubre el Swift

auto.suzuki.es

CÓMODO Y FÁCIL DE LLEVAR, DESPLIEGA BRÍO

FIAT 600e
Sirve para viajar

En versión eléctrica, el nuevo crossover de la marca italiana no solo se defiende en la urbe, también puede con viajes siempre que los planifiquemos adecuadamente, sin prisas.

E. CANO

Para confirmarlo, Fiat nos ha propuesto una ruta entre Madrid y Soria que suponen 233 km yendo de la forma más directa posible, en este caso por autovía. Precisamente, las vías rápidas no son las que mejor sientan a los coches eléctricos: apenas les permiten recuperar energía en la batería al asumir velocidades prácticamente constantes. Aún así, el reto estaba ahí y, claro, ¡no íbamos a esquivarlo!

El 600e (4,17 metros de largo y 1.600 kg sin conductor), que da 156 CV/260 Nm, homologa un gasto de 15,1 kWh/100 km y una autonomía de 409 km, todo según ciclo WLTP. Cuenta con batería de 54 kW (50,8 útiles) y puede recargar en corriente continua hasta 100 kW, que son 11 si lo hacemos de forma alterna en tomas trifásicas. En el primer escenario exige unos 40 minutos al completo, que son alrededor de 5,30 horas para el segundo.

Hasta 100 kW en corriente continua o bien 11 si la toma es de alterna

El 600e disfruta de planificador de viaje eRoutes, que facilita situar en nuestro trayecto los puntos de carga.

Seamos claros: no es fácil arañar el kilometraje anunciado por la marca, pero sí podemos estimar unos 350-370 km entre recargas.

EN 20 MINUTOS, ANDANDO

Dicho esto, y viajando dos adultos y un ligero equipaje, 'carretera y manta' en un día laboral. A mitad de camino paramos a recargar y tomar café, parada que se alargó más de la cuenta porque la instalación de repostaje no pasaba de 50 kW. Así y todo, con 20 minutos de detención hubiésemos llegado a destino con garantías.

Entre tanto, y yendo en los límites legales, sin vigilar de continuo la autonomía restante, el 600e osciló entre 14,5 kWh/100 km y algo menos de 18, promedios francamente buenos en eléctricos así.

Sencillez y robustez: has dos terminaciones para el 600e, RED, en imagen, la más sencilla, y LaPrima, más comleta.

Es cierto, ni forzamos en ningún momento (al revés, conducción suave y progresiva anticipando adelantamientos, etc, algo a lo que invitan estos coches) ni sufrimos meteorología adversa (viento, lluvia, frío...) El balance es claro: teniendo presente dónde toca parar, y no siendo una de esas operaciones salida que colapsan todo, echarse a carretera con un 600e no es para nada descabellado. Potencia, alcance y otras capacidades invitan a ello. ■

Es un automóvil de lo más funcional para tareas cotidianas. Por ejemplo, el maletero ofrece un mínimo de 360 litros.

DESCUBRE LA FAMILIA PULSAR.

Ahorra tiempo y dinero con los cargadores
de vehículos eléctricos rápidos e inteligentes.

wallbox

NO DEJA VIEJO AL ANTERIOR, PERO EL DISEÑO CAMBIA MUCHO

SUZUKI SWIFT HYBRID 2024

Va de cine

Las claves

- A la venta: de 18.500 a 22.600 €, ya restados 1.600 de promoción
- Motor de gasolina MHEV 83 CV
- Cambio manual o automático
- Tracción total en opción

Conducimos la última generación de un utilitario nipón que eleva la apuesta, de por si notable, de su antecesor. Da 83 CV y luce sello ECO, e incluso lo hay automático y de tracción total.

E. CANO

Aunque parte de la base de su antecesor, el nuevo Suzuki Swift es un modelo profundamente evolucionado, y además en todos los órdenes. Estéticamente guarda parecido con aquel, pero desde soluciones más vanguardistas (echa un vistazo a los nuevos faros o a los pilotos traseros de efecto tridimensional, al nuevo capó...) y trazos un tanto más afilados. En resumen, se ve más moderno.

Lo bueno es que, con medidas similares (3,86 metros de largo, de los pequeños del segmento B), mantiene una habitabilidad notable, incluso para 4 adultos, fruto en buena medida de una cúbica silueta que aprovecha el espacio de puertas hacia dentro. Además, sigue siendo de 5 puertas como única alternativa y es muy accesible a cualquier asiento. El maletero, con 265 litros de arranque, satisface en labres cotidianas.

A los mandos, buena ergonomía, instrumentación analógica (complementada por un pequeño display digital para datos de marcha) y notable terminación, con cuadro bicolor y plásticos rígidos por todas partes bien ajustados.

TRES NIVELES

Es cómodo y está muy equipado desde el nivel de acceso S1 (hay un S2 y un tope de gama S3). Por ejemplo, el compendio de seguridad DSBS II, entre otros con rádar y cámara monocular para detectar peatones, ciclistas y desde luego vehículos en la trayectoria frenando de emergencia en caso necesario, alerta de atención del conductor DMS o mantenimiento de carril LKA/LPD van incluidos en el precio, como la vigilancia de ángulos muertos o el lector de señales. Y estrena multimedia en pantalla de 9" (antes 7), con Bluetooth, navegador cámara trasera, compatibilidad Android Auto/CarPlay inalámbrica...

Interior bicolor y plástico rígido bien ensamblado. Sin ser la panacea, el multimedia evoluciona mucho. Hay muchos botones mecánicos, bien.

Por lo demás, monta nueva mecánica de gasolina 1.2 tricilíndrica con hibridación ligera (sello ECO). Son 83 CV que permiten un andar alegre, no trepidante, y un correcto consumo (de 4,4 4,9 l/100 km, según versión). Viene manual, de 5 marchas, pero puede ser automático de variador con levas de volante (1.500 €), con un funcionamiento bastante mejor de lo esperado en transmisiones de este tipo. Si te gusta e interesa, en breve contamos todo lo que da de sí en una prueba a fondo. ■

EL ÚNICO

No hay otro utilitario a la venta en España con tracción total que no sea el Swift 4WD. Esta versión combina equipamiento S2 a un precio de 21.700 €, ya descontados 1.600 de promoción, y solo puede montar caja de cambios manual. Puede ser una buena alternativa para quien circule con frecuencia sobre firmes resbaladizos.

ŠKODA KODIAQ

Espacioso, funcional y sostenible como nunca

La segunda generación del SUV de gran tamaño de Škoda presume de elevada calidad, de un aspecto poderoso, de características innovadoras a todos los niveles y de aún más espacio. Su exterior presenta elementos del nuevo lenguaje de diseño Modern Solid y tecnologías como faros Matrix TOP LED, mientras que el nuevo concepto interior combina materiales sostenibles, un diseño espacioso y soluciones enfocadas a la facilidad de uso, como puesto de conducción con instrumentación digital, pantalla central de 12,9", palanca de cambio por detrás del volante y nuevos Škoda Smart Dials, para gestionar distintas funciones.

Disponible opcionalmente con 7 plazas, el nuevo Kodiaq disfruta de tecnologías como Emergency Assist (detiene el coche si detecta ausencia total de la atención del conductor), asistente en atascos, detección de vehículos en los ángulos muertos, control activo de velocidad... y otros como asistente de voz 'Laura' basado en Chat GPT, capaz de responder a preguntas de conocimiento general y de controlar el infoentretenimiento, la navegación y la climatización. No falta la aplicación MySkoda para, de forma remota, consultar parámetros del vehículo, abrirlo o cerrarlo, mandar rutas al navegador o preacondicionarlo, entre otros.

PARA CADA NECESIDAD

La gama, desde 44.300 €, propone motores diésel 2.0 TDI de 150 y 193 CV, de gasolina 1.5 TSI m-HEV de 150 y 2.0 TSI de 204 CV (disponible en 2025), e híbrido enchufable de 204 CV con 123 km de autonomía totalmente eléctrica. Más adelante añadirá el Kodiaq RS de 265 CV.

A su vez, el 1.5 TSI m-HEV luce distintivo ambiental ECO, gracias a la hibridación ligera, mientras que el híbrido enchufable lleva el CERO. Todos los Kodiaq asocian cambio automático, y los de 193 y 204 CV son de tracción total. ■

Materiales sostenibles, gran calidad, estudiada ergonomía y soluciones que facilitan la usabilidad, como los nuevos Škoda Smart Dials.

DIÉSEL, GASOLINA m-HEV E HÍBRIDO ENCHUFABLE

KIA EV3

Ambición eléctrica

Kia sigue a toda máquina con sus estrategia eléctrica. Este año llega una puesta al día del EV6 y antes de comernos las uvas podremos comprar este compacto crossover de hasta 600 km de autonomía y, a priori, 204 CV.

E. CANO

El puesto de mando remite al del EV9. Por ejemplo, todo el cuadro digital es calcado. Hay multitud de huecos vaciabolsillos. Calidad global, excelente.

Sobre estas líneas, consola central deslizante con mesita y tapizados reciclados para asientos, cobertura de puertas y otros muchos elementos.

El nuevo Kia EV3 llegará en la última mitad de año, exhibe carrocería crossover o SUV compacta (mide 4,3 metros de longitud) y vendrá a completar la oferta que la marca coreana ya tiene en este segmento con el eNiro.

Es un vehículo hecho de cero, basado en la plataforma dedicada E-GMP en variante de 400 voltios (800 cuando esta base se utiliza en los grandes EV6 y EV9) y con capacidad para recargar en corriente continua a 102 o 128 kW, con tiempos de reposición similares. Parece que lo habrá en dos versiones, siempre de 204 CV/283 Nm (en una primera fase, solo motor y tracción delanteros): con batería de 58,3 kWh o de 81,4. La autonomía llegará a unos 600 km en el mejor escenario. En el EV3 no falta, además, carga bidireccional para dispositivos externos mediante toma Schuko (bicis eléctricas, pequeñas neveras...)

VARIOS NIVELES

Tampoco varios niveles de frenada regenerativa incluso capaces de parar el coche tipo one-pedal, varios modos de conducción (modulan respuesta mecánicas, de la frenada regenerativa, de los asistentes de conducción, la dirección o la climatización), consola delantera deslizante, asientos delanteros con posición relax en parado...

Como salta a la vista, hay mucho del gran SUV de la casa EV9 en él, tanto por fuera como por dentro, a los mandos con el mis-

4,3 METROS DE LARGO Y HASTA 600 KM DE RANGO

Las claves

- Nuevo modelo SUV compacto (4,3 metros de largo) solo eléctrico
- Al comienzo, un motor de 204 CV
- 2 baterías y hasta 600 km estimados
- Hecho con multitud de material reciclado
- Llega en antes de acabar 2024

Bajo el capó delantero hay un hueco de 25 litros ideal para guardar cables de carga. El maletero trasero, con portón eléctrico, es de 460 litros, muy correcto.

mo diseño de pantallas (3 seguidas bajo un solo marco, de 12,3" en la instrumentación, de 5 para la climatización y de 12,3" para el multimedia, este conectado a Internet con actualizaciones OTA y control de voz por inteligencia artificial...) Asimismo, contempla Head-up display (área de 12") en el tope de gama GT-line.

Tapizados y molduras decorativas están inspirados en el aire, la tierra y el agua (gris Subtle, gris Warm, azul y negro Onyx para el GT-line), salpicadero y revestimientos de puertas son de tela reciclada y asientos, techo, reposabrazos y alfombrillas de tereftalato de polietileno, o PET. Cuenta con maletero trasero de 460 litros (piso a situar entre dos alturas y portón motorizado) y delantero de 25, por ejemplo para meter los cables de carga.

En cuanto tecnologías implementadas, comprende desde aparcamiento automático en remoto, pensado para estacionar el coche desde fuera en huecos particularmente estrechos, a programador activo de velocidad con mantenimiento de carril, frenada automática de emergencia, llave digital (desde el móvil, autoriza a varios usuarios), audio Harman/Kardon o, sin ir más lejos, iluminación ambiental LED con varios tonos a elegir.

ELEMENTOS PRIVATIVOS

Hay que señalar que la terminación de las imágenes corresponde con el citado GT-line, con paragolpes más prominentes, molduras en negro lacado, llantas exclusivas (como los tonos de carrocería Aventurine Green y Terracotta que se suman a otros siete)... No contemplará, según nos dicen, techo negro a contraste y como se puede advertir, las puertas traseras camuflan los tiradores en el marco, de forma vertical, conforme a una suerte de solución cupé. ■

Y ADEMÁS...

Hemos visto, tocado y subido al EV3 en estático, y es muy prometedor. Sí, tiene cosas de otros Kia, pero de otros Kia tan avanzados y modernos como el EV9 (que no baja de 85.000 €, ojo), y es adecuado para llevar bien a 4 adultos, si bien en las plazas traseras las rodillas van un poco altas por la inclusión de la batería bajo el piso, mal común a casi todos los eléctricos. Por cierto, parece claro que habrá un tope de gama GT con doble motor (uno por eje) y tracción total, desde luego más potente. Entre tanto, y aunque las unidades que hemos podido ver eran preseries, se antoja tan bien hecho como cualquier otro Kia de última hornada. Una cosa más: algunas fuentes apuntan a un precio base inferior a 30.000 €, previsiblemente una vez restadas ayudas oficiales a la compra, aunque todo esto está pendiente de confirmar.

TOYOTA YARIS CROSS 130H

Más jugoso

No solo gana 14 CV y algo más de empuje con el mismo gasto, también está mejor equipado: el motor que interesa en el B-SUV japonés es este nuevo 130H que venimos de conducir.

E. CANO

Recibe nueva instrumentación digital en pantalla de 12,3", personalizable, y multimedia más avanzado (10,5"). Esta mejor aislado.

En Toyota no 'se andan por las ramas' y confiesan abiertamente que Yaris Cross es un éxito tremendo para ellos. Una cifra: 200.000 unidades vendidas en 2023 en Europa (30.000 en España) de un modelo original de 2021 hecho en el Viejo Continente para sus gentes.

Con todo, siempre es posible dar una vuelta de tuerca a un producto de características notables como este, y la marca lo ha hecho. De ahí la nueva versión 130H que, en realidad, es la que interesa comprar, si bien el 120H (116 CV) precedente sigue a la venta.

MÁS DE TODO

La nueva declinación arroja 130 CV (+12%) y un par límite un 30% superior (185 Nm). Acelera un poco mejor (10,7 segundos de 0-100 km/h) y, en general, se siente un pelín más llena en reprís, como acabamos de constatar conduciéndola por Mallorca. Lo bueno es que gasta y emite igual (4,8-5,1 l/100 km, 4,5 el 116 CV) y, aunque son 1.000 € más (desde 27.450), también va mejor equipada al partir del nivel Style; el 120H ya solo llega Active Plus.

Se sirve de un nuevo propulsor de gasolina 1.5 de 3 cilindros y de una máquina eléctrica (recuerda, toda la gama es full hybrid) más enérgica, con nuevo software. Al mismo tiempo, es un coche mejor aislado, con parabrisas y ventanillas delanteras más gruesos, amén de otros como mayor cantidad de material fonoabsorbente en el vano motor.

Por otra parte, toda la gama recibe cuadro digital de 12,3" configurable y conectividad Toyota Smart Connect, con pantalla de 10,5, CarPlay/Android Auto inalámbricos, actualizaciones OTA, mapas integrados, smart digital key... ■

PREMIER EDITION ES UNA SERIE ESPECIAL

MÁS PARA ELEGIR

La llegada de la versión 130H se acompaña de una variante tope de gama Premiere Edition (a la izquierda) y de un GR Sport (y de un aún mejor dotado GR Sport Plus) con chasis más firme y dirección recalculada. Sigue habiendo opción a Yaris Cross de tracción total AWD-i (segundo motor eléctrico en el eje trasero), solo 130H, mientras que la seguridad ha sido revisada con sistema anticolisión PCS optimizado, asistente de emergencia ESA, control de aceleración involuntario a baja velocidad, asistente de conducción proactiva PDA, de salida segura SEA, advertencia de tráfico transversal trasero RCTA, detención de conducción de emergencia EDSS...

YARIS CROSS ACAPARA EL 18% DE LAS VENTAS DE TOYOTA EN ESPAÑA

Las claves

- Nueva versión 130H más potente (130 CV) e interesante, aunque sigue a la venta el 120H; todos full hybrid ECO
- Mejor equipamiento
- Más aislamiento acústico
- Nuevas variantes (Premiere Edition, GR Sport...)

WALLBOX PULSAR MAX

Carga inteligente y sostenible

Wallbox entiende que la movilidad eléctrica no es solo el futuro, es el presente. Por ello, uno de los proveedores líder de soluciones de carga de vehículos eléctricos y de gestión de la energía a nivel global propone Pulsar Max, cargador de vehículos eléctricos que redefine la eficiencia, la comodidad y la seguridad.

Diseñado pensando en las necesidades actuales y futuras, Pulsar Max no es solo un cargador, es una experiencia completa que optimiza la manera en la que se interactúa con el vehículo eléctrico. Combina una potencia impresionante y un diseño compacto que se adapta perfectamente a cualquier entorno, ya sea en el hogar o en el lugar de trabajo. Su capacidad de carga, de hasta 22 kW, garantiza rapidez y eficiencia, permitiendo disfrutar del vehículo eléctrico sin largos tiempos de espera. Y su tamaño compacto y diseño elegante aseguran una perfecta integración en cualquier espacio, sin sacrificar estilo ni funcionalidad.

Pulsar Max equipa conectividad Wi-Fi y Bluetooth, para controlar y monitorear el proceso de carga desde cualquier lugar a través de la app Wallbox. Esta aplicación facilita información en tiempo real, estadísticas de uso y posibilidad de programar las horas de carga para aprovechar las tarifas eléctricas más económicas.

CON GESTIÓN DINÁMICA

Pese a su compacto tamaño, incorpora Gestión dinámica de carga para ajustar la potencia de hasta 100 cargadores: su balanceo integrado posibilita cargar varios vehículos eléctricos simultáneamente, distribuyendo la energía a través de los cargadores conectados sin necesidad de aumentar el suministro general de la instalación. Esto, se traduce en mayor eficiencia energética y menores costes para los usuarios.

La seguridad es otro pilar fundamental del diseño de Pulsar Max.

<< Pulsar Max puede instalarse tanto en interiores como en espacios exteriores >>

Incluye una robusta carcasa resistente a impactos y está certificado con protección IP55 e IK10, por lo que lo es apto para usar tanto en interiores como en exteriores, más allá de condiciones climáticas, e integra múltiples sistemas de protección que garantizan una operación segura, previniendo cualquier riesgo de sobrecalentamiento o sobrecarga.

Además, Wallbox ha desarrollado Pulsar Max pensando en la instalación más intuitiva, lo que reduce su tiempo de puesta en marcha. Para ello, proporciona un servicio de instalación profesional que asegura que el cargador quede instalado correctamente en el lugar más conveniente. Entre tanto, su intuitiva interfaz y su sencillo proceso de configuración permiten comenzar a cargar el vehículo eléctrico en poco tiempo, sin complicaciones.

Asimismo, el compromiso de Wallbox con la sostenibilidad se refleja en cada detalle del Pulsar Max. No solo es eficiente energéticamente, también está ideado para ayudar a reducir la huella de carbono.

Con funciones avanzadas como la programación de cargas, la capacidad de ajustar potencia según disponibilidad de energía en el hogar o la opción Carga solar para aprovechar la potencia de paneles solares, Pulsar Max optimiza el consumo energético maximizando el ahorro y contribuyendo al cuidado del medio ambiente. ■

Especificaciones

- **Pulsar Max dispone del software de gestión de cargadores Wallbox Business y compatibilidad con OCPP.**
- **Hasta 22 kW de potencia de carga rápida**
- **Tamaño compacto: 198 mm x 201 mm x 99 mm**
- **Peso: 1,3kg**
- **Cable de carga instantánea plug-and-go**
- **Control vía Bluetooth y WiFi con la app Wallbox**
- **Ajuste del anillo de luz LED**
- **Compatible con todas las soluciones de gestión de energía Wallbox**
- **Seguridad mejorada**
- **IP55/IK10 que protege contra condiciones climáticas extremas, agua, polvo e impactos**
- **Cable tipo 1 y tipo 2 para cargar cualquier vehículo eléctrico (opcional 7 metros)**
- **Gestión dinámica de la carga mejorada (hasta 100 cargadores)**
- **Acabado mate**

A TRAVÉS DE LA APP DE WALLBOX PERMITE GESTIÓN REMOTA

JEEP AVENGER 4Xe

Este es el campero

Aún no lo hemos conducido, pero sí hemos visto y tocado la versión más aventurera del pequeño Avenger, equipada como 'Dios manda' para poder meternos en ciertos berenjenales.

E. CANO

De alguna forma era previsible la llegada del Avenger 4xe: desde Jeep trasladan que no puede haber un modelo en su portfolio que no tenga, al menos, una versión de tracción total. Y es que el espíritu lúdico del fabricante americano inmerso en Stellantis obliga a ello, pero sobre todo su inherente tradición todoterreno.

Dicho y hecho: el Avenger se estrenó como eléctrico total (156 CV), el primero de Jeep, luego llego en versión de gasolina ICE, con 100 CV, y hace poco añadía un híbrido ligero o e-Hybrid de la misma potencia, pero con cambio automático, etiqueta ECO y menor consumo. Todos son de tracción delantera, hasta ahora, que aparece este Avenger 4xe.

Al respecto, cuenta con un motorcito eléctrico trasero que mueve esas ruedas, situado en el eje posterior (de diseño exclusivo multibrazo, para albergarlo), a combinar con la arquitectura de la versión e-Hybrid que impulsa las ruedas delanteras.

SIN EJE DE TRANSMISIÓN

Es decir, no hay eje de transmisión entre mecánicas, nada que enlace las 'tripas' delantera y trasera, pues se coordinan vía electrónica (mira el cuadro adjunto). Por lo demás, luce una altura libre al suelo de 210 mm, 13 más que otros Avenger, y una capacidad de vadeo de 400 mm, todo ello más bien es, pero más que los 230 del e-Hybrid.

Vaya, sin 'tirar la casa por la ventana' se ha transformado en un cochecito con capacidad para adentrarse por sendas y caminos, algo que ya deseamos comprobar. Pensando en esto, se ha hecho con paragolpes específicos (con antinieblas más altos y esquinados, son negros para disimular arañazos) y con barras de techo de serie, para subir un kayak, tiendas de campaña... Mejor, con neumáticos M+S o con opcionales All Terrain (foto superior), con homologación de invierno y pintaza offroad. ■

La tapicería es específica y se puede lavar con agua.

ASÍ FUNCIONA

Sencillo: a menos de 30 km/h los 2 motores eléctricos, delantero y trasero (29 CV cada uno), mueven el coche. Por encima, el propulsor posterior actúa cuando es necesario (si detecta pérdidas de tracción en el eje anterior), y desde 90 km/h la mecánica trasera desacopla para disminuir pérdidas de arrastre. El sistema híbrido funciona según el modo de conducción activo: Auto, Sport, Snow (nieve) y Sand&Mud (arena y barro).

4xe es la denominación en Jeep para sus nuevas versiones de tracción total con alguna electrificación.

Las claves

- Llega tras el verano y es de tracción total
- Rinde 100 CV y se basa en la versión híbrida ligera e-Hybrid, pero añade un inédito motor eléctrico posterior
- Es automático
- Con barras de techo, más altura libre al suelo, paragololpes modificado...

RENAULT CAPTUR
El secreto del éxito

Ya tenemos entre nosotros un actualizado Captur que gana impulso a partir de una estética reformulada y un equipamiento mejorado. Parte de 21.039 €, pero lo hay con planes multiopción desde solo 120 €/mes. E. CANO

Comenzando por esto último, un Captur full hybrid 145 puede ser tuyo con entrada de 8.000 € y cuota mensual de 120 €, a razón de 36/48 meses. La letra final dependerá de ti: puedes abonarla al contado, devolver el coche o renovar contrato. Esto último es interesante, pues el valor residual del vehículo compensa la entrada de otro nuevo, por lo que sería cuestión, por ejemplo, de estrenar otro Captur y así disfrutar de coche nuevo permanentemente, aunque sigas pagando la mensualidad.

Dicho esto, al grano. Captur estrena el frontal que ves, más rectangular y hasta serio. También juegos de llantas de un máximo de 19" en versión esprit Alpine, la más dinámica. La gama se mueve entre 21.039 y 31.806 €, y comprende motorizaciones de gasolina TCe (un litro turbo) de 90 CV tipo escalón de acceso, más resolutiva de lo que parece, TCe 100 GLP adaptada a gas licuado de petróleo (es sello ECO), un potente TCe mild hybrid ECO con hibridación ligera y 160 CV, con cambio automático EDC de doble embrague, y la que, al menos para Renault, es la joya de la corona: E-Tech full hybrid de 145 CV (también automática mediante pares de engranajes y ECO), siendo sinceros de lo mejor de su tipo por consumo, por mucho que no se trate de una declinación rápida como tal.

A LA ÚLTIMA

Además, estrena multimedia open R link (display de 10,4") con Android Automotive, inédito en un B-SUV, cuadro digital de 10,25" en toda la gama y muchas piezas y tapizados hechos de material sostenible o reciclado, como TEP.

LA GUINDA

Dos apuntes: no solo es cómodo, Captur también es fácil de llevar, de esos coches que transmiten seguridad a los mandos. También es muy versátil, con banqueta trasera ajustable en longitud hasta 16 cm, para llegado el caso ganar maletero o, a la contra, hueco para las piernas en las plazas traseras. Otro acierto del coche.

Cuadro de instrumentos digital, vistoso y configurable. Sin el multimedia más avanzado de Renault, estrena uno mucho más competente que antes.

Las claves

- Cambios estéticos, sobre todo en el frontal (faros, parrilla...)
- Sistemas de seguridad y ADAS optimizados
- Nuevos cuadro y multimedia open R link
- Motores de 90, 100, 145 (híbrido) y 160 CV
- Ya a la venta desde 21.039 €

FACILIDAD DE CONDUCCIÓN TOTAL; HABITABLE Y BIEN HECHO

BMW SERIE 1

¡Ya era hora!

Por fin BMW pone al día su popular Serie 1, que llega con un aspecto renovado, nueva tecnología de confort y una gama mecánica que suma etiquetas Eco. Lo conocemos en primera persona.

EDUARDO LAUSÍN

Nuevo aspecto interior liderado por un multimedia con doble pantalla curva y sistema operativo BMW 9, con conexión a Internet y actualizaciones OTA.

Ya no hay modelos manuales en la gama Serie 1, de modo que se ha rediseñado la consola central con diferentes mandos de control

Hacía ya tiempo que BMW sabía que tenía que poner al día su Serie 1. Es uno de los pilares de su cartera de producto, al menos aquí en Europa, y aunque su llegada al mercado fue hace apenas cinco años, su competencia más directa ya se había renovado. Me refiero a los Mercedes-Benz Clase A y Audi A3, dos modelos que, recientemente, han recibido su correspondiente lavado de cara.

Para este nuevo Serie 1 BMW parece haber tirado la casa por la ventana, pues ha cambiado hasta su código (F70 en lugar de F40); por contra, se construye sobre la misma plataforma. En realidad, se trata de una actualización muy profunda, nada más.

NUEVO ASPECTO

Una actualización que ha tenido en cuenta el diseño tanto exterior (hay nuevos faros, pilotos, paragolpes o llantas) como, especialmente, el interior. Aquí dentro es donde verdaderamente marca la diferencia gracias a un nuevo multimedia con doble pantalla sobre un marco curvado. Emplea el último sistema operativo de la marca, el BMW 9, o lo que es lo mismo, tiene conexión a Internet, actualizaciones en remoto, compras online, compatibilidad Android Auto y Apple CarPlay sin cables...

No es la única tecnología presente, pues hay un nuevo Head-up Display con realidad aumentada, iluminación LED matricial o sistema de aparcamiento en remoto. De paso, BMW ha revisado la calidad interior de su Serie 1, que es muy buena a pesar de cargar ahora con más cantidad de material reciclado. Por ejemplo, el cuero natural desaparece salvo en el volante de las versiones M Sport. De se-

MOTORES GASOLINA Y DIÉSEL CON SELLO ECO

Las claves

- Nueva generación, aunque mantiene plataforma
- Más tecnología de confort
- Multimedia con BMW 9 más avanzado
- Motores gasolina y diésel entre 150 y 300 CV. Ahora con etiquetas Eco
- A la venta desde 39.000 €

El más potente M 135 xDrive es el único con tracción total y genera un total de 300 CV de potencia.

Hay un nuevo diseño de asientos y se elimina por completo la tapicería de cuero en favor de material reciclado.

Faros y pilotos son nuevos en el Serie 1. La iluminación puede ser LED con tecnología matricial.

rie luce una tapicería denominada Econeer creada a partir de plásticos PET reciclados.

MANTIENE EL DIÉSEL

La gama mecánica es otro aspecto a destacar, y es que mantiene motores diésel. Son dos concretamente, los 118d y 120d, de 150 y 163 CV respectivamente. La verdadera diferencia entre ambos es que el más potente añade un sistema de hibridación ligera que le otorga la etiqueta Eco, una asignatura pendiente antes de su actualización.

No es el único con sello Eco, también lo recibe el gasolina 120 de 170 CV, que de momento es el acceso a gama en este combustible hasta la llegada del 118 próximamente. Para los más entusiastas BMW propone de nuevo un modelo con sello M, el M135 xDrive, que es también el único con tracción total. Genera 300 CV de potencia y va asociado, como el resto de la gama, sí o sí a una transmisión automática.

LOS GASOLINA PIERDEN LA 'i'

Desde hace innumerables décadas BMW ha denominado de una forma simple y sencilla a sus modelos con motor gasolina y diésel. La 'i' se reservaba para los gasolina, en referencia a la 'inyección' y la 'd' definía a los modelos movidos con diésel. Esto se ha acabado. La llegada de nuevas tecnologías de propulsión ha llevado a BMW a revisar estas clásicas denominaciones, y es que resultaba extraño que la 'i' recientemente denominara tanto a modelos gasolina como a su gama eléctrica. De modo que, desde ahora, las versiones gasolina de este nuevo Serie 1, y de cualquier futuro modelo, perderán la 'i'. Así, los 118i o 120i se llamarán simplemente 118 y 120. Esto no cambia para los diésel, que mantienen esa 'd' al final. Las versiones M también cambian: ahora tenemos un M135 a secas.

FERRARI 12CILINDRI

Pureza de raza

Sin turbos ni atisbo de electrificación, sin trampas... Ferrari nos presenta la última evolución de su legendario motor V12 elevado al máximo nivel técnico de su historia. Todo ello envuelto en esta afilada carrocería biplaza disponible, desde su mismo lanzamiento, con techo abierto o cerrado.

JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

FICHA TÉCNICA

FERRARI 12 CILINDRI

TIPO DE MOTOR	Gasolina, V12, atmosférico
CILINDRADA	6.496 cm^3
POTENCIA	830 CV a 9.250 rpm
PAR MÁXIMO	678 Nm a 7.250 rpm
VEL. MÁXIMA	340 km/h
ACELERACIÓN (0-100 KM/H)	2,9 segundos
CONSUMO (LITROS /100 KM)	n.d
MEDIDAS (L/A/AL)	4.733/2.176/1.292 mm
NEUMÁTICOS	275/35 R21 (del.) 315/35 R21 (tras.)
PESO EN VACÍO	1.560 kg
MALETERO	270 litros
PRECIO BASE	n.d.
LANZAMIENTO	Mayo de 2024

Seamos sinceros: esta no la vimos venir. Y es que muchos dimos por zanjada la historia del icónico motor V12 atmosférico de Ferrari en 2021 con las últimas entregas del 812 Competizione, en forma de serie limitada. No en vano, el propulsor F140 que estrenó el Enzo en 2002 ya había dado suficientemente de sí a lo largo de dos décadas y, por otro lado, el cerco de la electrificación es ya prácticamente insalvable para todos los actores. Pero también es cierto que esta mecánica encarna la evolución más avanzada de la piedra fundacional de Maranello: los motores V12 atmosféricos con los que Enzo convirtió su equipo de carreras en el fabricante de deportivos más importante del mundo.

Esto es algo que debe pesar casi más de puertas hacia adentro que hacia afuera, donde, al fin y al cabo, está demostrado que son capaces de vender con solvencia casi cualquier cosa que pongan a la venta. Así que, lejos de dejarlo en una urna y exhibirlo en su museo, le han dado una vuelta de tuerca más, lo han bautizado como F140HD y lo han montado sobre una nueva entrega de su saga gran turismo de motor delantero para presentarnos un automóvil sublime, avanzado y, a la vez, profundamente conectado con su pasado.

TU CARA ME SUENA

Insisto en este punto, antes de entrar en detalles técnicos, para dar aún más valor al alumbramiento: basta una mano para contar los coches con 12 cilindros y aspiración (sin turbo) que quedan en el mercado.

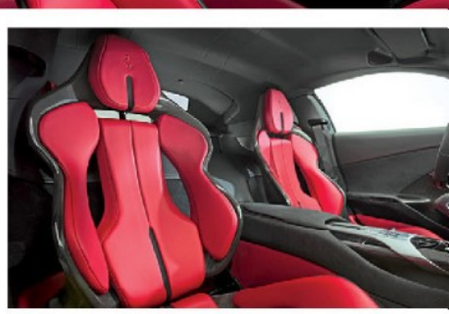
Nadie vende esto y, mucho menos invierte en su desarrollo. Pero Ferrari ha llevado a cabo una nueva evolución técnica incorporando bielas de titanio, pistones de nueva aleación de aluminio, empujadores de válvulas de acero recubierto

EL MOTOR V12 ATMOSFÉRICO DE 6,5 LITROS ENTREGA EN ESTA EVOLUCIÓN 830 CV

0-100 KM/H EN 2,9 SEGUNDOS Y 340 KM/H DE PUNTA

<< El 12Cilindri responde al concepto más purista de la genética del cavallino >>

Como heredero de la familia de gran turismo de altos vuelos, el 12Cilindri no solo es un eficaz deportivo, también cuida a los pasajeros en un ambiente que aúna lujo y deportividad.



de fibra de carbono (desarrollados en la F1), cigüeñal aligerado un 3% y diseño diferente de colectores (6 en 1), entre otras mejoras.

Lo mismo toda la gestión electrónica, con la versión 8.0 del control de estabilidad y tracción Side Slip Control (SSC) y la última inyección directa de gasolina (GDI), que logra que el 5% del par máximo esté disponible a 2.500 rpm. Ferrari ha elevado los valores máximos de su joya, en términos de prestaciones absolutas, hasta 830 CV a 9.250 rpm y 678 Nm a 7.250 vueltas. Todo, insisto, sin sobrealimentación ni hibridación. Un propulsor de raza que entronca con lo que vemos en el exterior. Con un afilado diseño del Centro Stile que recuerda mucho al 365 GTB/4 Daytona en el frontal (faros carenados bajo una gran tulipa horizontal) y una depurada aerodinámica activa que levanta alas 25 mm a ambos lados del maletero (270 litros, por cierto) a partir de 60 y hasta 300 km/h.

Dentro, dos únicos ocupantes con materiales y diseño mezcla de lujo y deportividad, con tecnologías innegociables como la triple pantalla para conductor, consola y acompañante. En definitiva, un GT de altos vuelos, pero, sobre todo, un Ferrari de pura raza. ■

PEUGEOT 208 HYBRID

Grandes ventajas

Puesto de conducción muy ergonómico, a partir de las últimas evoluciones del esquema i-Cockpit. La calidad interior sobresale en cada detalle.

Pantalla táctil de 10" del sistema de infoentretenimiento y, a la derecha, levas de volante para la selección manual de marchas en el cambio automático e-DCS6.

La llegada de la hibridación a la gama Peugeot 208 aporta innumerables ventajas al comprador. Esta tecnología, que en primer término se beneficia de la etiqueta ambiental ECO de la DGT (posibilita acceder a zonas restringidas de muchas ciudades españolas, abarata el estacionamiento en espacios ORA o SER...), asegura una reducción del 15% en el consumo y las emisiones de CO_2 frente a las versiones térmicas PureTech, además de ofrecer una conducción 100% eléctrica, suave y silenciosa, por espacio de un kilómetro y hasta 30 km/h.

La nueva motorización MHEV, disponible en 100 CV y 136 CV, asocia la caja de cambios automática de doble embrague e-DCS6, y gracias a la recarga automática de la batería del sistema en frenadas y deceleraciones puede facilitar circular sin gasolina durante el 50% de los trayectos urbanos.

MAYOR EMPUJE

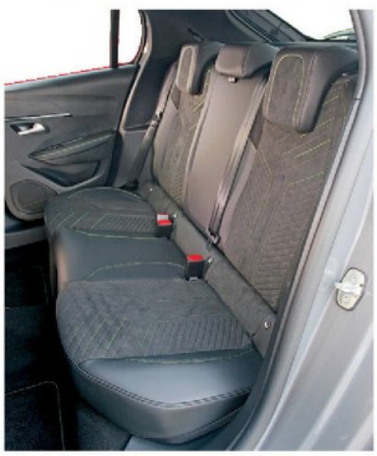
Además de por cualidades medioambientales, esta tecnología híbrida de 48 V destaca por prestaciones y por el placer de conducción que define. Así, por medio del efecto boost el motor eléctrico de 21 kW asiste al de gasolina PureTech para ganar aceleración, sobre todo a baja velocidad. En sus cadenas de tracción MHEV, Peugeot apuesta por acoplar lateralmente la mecánica eléctrica a la térmica mediante piñones e integrarlo en la caja de cambios. De este modo, asegura cambios de marcha más suaves y confortables, además de hacer más sencillo el mantenimiento.

La nueva motorización Hybrid llega junto a la puesta al día de la gama 208. Una exhaustiva actualización que fortalece al exitoso urbano del León, inmerso en plena era de la electrificación. Prestaciones, un diseño dinámico con

208 HYBRID, EN 100 Y 136 CV

<< Frente al motor PureTech ahorra un 15% en consumo y emisiones >>

LA NUEVA IDENTIDAD ESTÉTICA DEL 208 ENLAZA CON LOS ÚLTIMOS MODELOS DEL FABRICANTE



Asientos delanteros de diseño dinámico (versión GT), incluso calefactables y con función masaje, en la butaca del conductor, y notable espaciosidad trasera.

Los 208 Hybrid se ofrecen con 100 y 136 CV, todos con cambio automático.

detalles de alta gama... Sin ir más lejos, la renovada identidad de marca está muy presente, con el emblema en el centro de calandra y zaga, grupos ópticos delanteros y traseros con tecnología de vanguardia que actualizan la estética de las tres garras y llantas de aleación de diseño muy avanzado.

El nuevo Peugeot 208 se beneficia de potentes funciones de ayuda a la conducción que refuerzan la seguridad a todos los niveles. Según acabados, incorpora cámara trasera HD de 180º asociada a sensores de aparcamiento delanteros y traseros. También disfruta de control de crucero adaptativo con Stop and Go y distancia entre vehículos ajustable, alerta activa de cambio involuntario de carril con corrección (evita salir del carril), detector de fatiga, control de ángulos muertos, reconocimiento y visualización de señales de tráfico... Solo el Pack Safety incluye frenada automática de emergencia con reconocimiento diurno y nocturno de peatones y ciclistas.

Dentro, alto nivel de confort y calidad, asientos de diseño dinámico, hasta calefactables y con masaje, iluminación LED de 8 colores (versión GT) o acceso y arranque manos libres. Mientras, al volante, el diseño Peugeot i-Cockpit evoluciona con pantalla de 10" integrada en el salpicadero y un innovador cuadro de instrumentos digital de 10" 3D 'Quartz' de efecto holográfico. ■

CITROËN C4 HYBRID Y C4X HYBRID

Versión redonda

Al volante, una estudiada y ergonómica posición de marcha, máxima digitalización y multitud de huecos para facilitar la vida de los pasajeros.

Con los nuevos C4 Hybrid (a partir de 140 €/mes) y C4X Hybrid (desde 150 €/mes) Citroën viene a atender una demanda cada vez mayor de clientes que aspiran a la etiqueta ambiental ECO de la DGT.

Esta sofisticada mecánica equipada con distribución mediante cadena, y no por correa, combina un motor de gasolina de tres cilindros (que funciona bajo ciclo Miller), otro eléctrico de 29 CV con capacidad para mover el coche sin intervención del térmico, a muy baja velocidad (por ejemplo maniobrando), y una batería de alta tensión de 0,9 kWh. Asociado a todo ello figura la caja de cambios automática de doble embrague y seis relaciones e-DCS6.

MÁS RÁPIDA Y FRUGAL

Comparada con la mecánica Puretech de 130 CV, la nueva motorización fija una potencia de 136 CV y un par límite de 230 Nm, mientras aquilata el consumo y las emisiones aproximadamente un 15%. En el C4 Hybrid (5 puertas, 4,36 metros de longitud) asegura un promedio, según ciclo WLTP, de 4,7 l/100 km (y 107 g/km de CO_2) con mejores prestaciones. Por su parte, el C4X Hybrid (4,60 metros de longitud y maletero de 510 litros) registra 4,7 l/100 km y 105 g/km.

En otro orden de cosas, para Citroën el confort engloba todos los aspectos de la vida a bordo: asientos, suspensiones, configuración sencilla e intuitiva del puesto de conducción, tecnologías avanzadas... De ahí el programa Citroën Advanced Comfort, que aglutina los trabajos de la marca en las áreas de comportamiento, acústica, ergonomía, calidad del aire, elección de materiales y modularidad y que toca de lleno a modelos como los C4 Hybrid y C4X Hybrid.

'ALFOMBRA VOLADORA'

Este compendio pasa, en primer término, por las suspensiones con

Detalle de los asientos Advanced Comfort, de mullido inédito. Debajo, porta tablets escamoteable.

ca o texturizada) se adaptan como un guante a la morfología de los pasajeros.

Por último, otra prioridad en estos vehículos es la seguridad. De ahí sistemas como Highway Driver Assist, que funciona desde la información del programador de velocidad activo y la alerta por cambio involuntario de carril: ayuda al conductor a mantener el vehículo entre las marcas del carril, muy bienvenido para afrontar largos trayectos sin riesgo de fatiga. ■

Amortiguadores Suspensivos Hidráulicos, con topes hidráulicos en extensión y compresión, a ambos lados de cada amortiguador: consiguen un efecto 'alfombra voladora' con independencia del estado del firme.

A su vez, los asientos Advanced Comfort reciben una novedosa espuma de alta densidad que optimiza la comodidad, incluso tras varias horas seguidas de uso, con un mullido acogedor, alto confort postural (banquetas y respaldos anchos), apoyo lumbar y sujeción reforzada. Diferentes capas de materias específicas (espuma poliuretano, viscoelásti-

LOS 10 PHEV MÁS VENDIDOS EN 2024

Apuesta dual

Puestos a elegir una tecnología con enchufe, los usuarios siguen apostando por los híbridos enchufables por su mayor versatilidad de uso. Aquí reunimos los diez que más se han vendido en España en lo que va de 2024.

KARAM EL SHENAWY

Las ventas de vehículos electrificados, es decir, eléctricos e híbridos enchufables, no atraviesan su mejor momento. En Europa la finalización de ayudas oficiales en países como Alemania y la incertidumbre por los posibles aranceles a modelos chinos han provocado que caigan cerca de un 1%. En España la situación no es más positiva: en lo que va de año solo han crecido un 0,3 y un 2%, respectivamente, por mucho que, como en otros mercados, muchas empresas impulsen esta movilidad en sus planes de sostenibilidad medioambiental. Peor ha sido el último mes: en mayo los eléctricos solo crecieron un 2% y los phev o plug-in retrocedieron un 19,2. Un estancamiento que deja las ventas de ambas tecnologías por debajo del 10% del mercado: 4,48 y 5%, en cada caso.

CADA VEZ MÁS AUTONOMÍA

Dejando a un lado esa negativa atmósfera, es evidente que quien apuesta por esto del vehículo con enchufe lo hace, mayoritariamente, por el último tipo. Y eso que organizaciones como la OCU (Organización de Consumidores y Usuarios) y otras europeas similares siguen a la caza de esta tecnología al no considerarla tan eficiente como se anuncia, pero el dictamen del público bien parece otro. En efecto, el comprador de coches así prima cubrirse las espaldas al adquirir un producto que, de forma habitual, como en ciudad, se mueve sin gasolina (en algunos casos, la autonomía eléctrica ya supera 100 km) mientras se beneficia de las ventajas del distintivo ambiental CERO de la DGT, que son todas, y al mismo tiempo puede afrontar largos trayectos sin anticipar dónde recargar o cuánto tiempo emplear en ello, como pasa con los eléctricos puros y duros. En estas páginas tienes los 10 phev más exitosos en los primeros meses de año.

HASTA 89 KM DE ALCANCE EV

capacidad de remolque: 2.100 kg

AHORA CON 243 CV

FORD KUGA PHEV

Durante tres años consecutivos, de 2021 a 2023, el todocamino americano fabricado en Valencia ha sido el híbrido enchufable más vendido en Europa, éxito que replicó en España el pasado ejercicio, con 4.088 unidades. Y en 2024 lleva matriculadas 1.718 unidades que, si bien suponen un 10,1% menos que a la misma fecha de hace 12 meses, no le impiden seguir entre los preferidos de la categoría phev, ocupando el segundo puesto a algo menos de 400 unidades del líder, el Mercedes-Benz GLC. En cierta media, su desaceleración comercial responde a la transición con una actualización que mejora carga tecnológica (instrumentación, multimedia con pantalla más grande y SYNC 4...), redibuja diseño (sobre todo frontal) y mejora, justamente, la eficiencia de la versión PHEV. Esta mantiene el esquema precedente, pero al introducir una caja de cambios automática distinta incrementa el rendimiento conjunto a 243 CV (152 del motor de gasolina y 125 CV del eléctrico). La batería mantiene 14,4 kWh de capacidad bruta, lo que se traducen en una autonomía cero emisiones de 68 a 86 km (uso mixto y urbano). Además, suma un inédito acabado Active de tintes más camperos. El ventajoso precio del Kuga híbrido enchufable parte de 46.772 € antes de ayudas oficiales y descuentos de marca.

MERCEDES-BENZ GLC 300 e/GLC 300 de

Aquí sí, hablamos del líder indiscutible del mercado español en lo que va de 2024: hasta la fecha se han vendido 2.089 unidades lo que implica, ojo, un crecimiento de nada menos que el 261% frente al mismo periodo de 2023. Lanzada a mediados de 2022, la segunda generación GLC protagonizó un relevante salto tecnológico y ganó dinamismo. En lo que a mecánicas electrificadas refiere, ostenta el primer puesto, entre otros, por sus 3 versiones híbridas enchufables... ¡una de ellas con motor diésel! Hablamos de la declinación 300 de 4MATIC, que rinde 333 CV y 750 Nm de par límite con un consumo realmente ajustado, hasta cuando agota sus

128 km de autonomía eléctrica. En gasolina propone los 300 e 4MATIC (313 CV) y 400 e 4MATIC (381 CV), que mantienen la batería de 31,2 kWh de capacidad bruta pero aumentan rango cero emisiones a 130 km. Esta terna se replica en la carrocería de corte más dinámico GLC Coupé, que supone un incremento de precio de alrededor de 4.000 €. Las tarifas de la carrocería SUV parten de 64.700 €.

CUPRA FORMENTOR e-HYBRID

El principal artífice del éxito comercial de CUPRA acaba de dar a conocer una renovación en la que además de modificar la estética (sobre todo frontal), recibe mayor carga tecnológica y mejora de forma considerable el alcance de las versiones e-Hybrid (phev). A saber, mantiene 204 CV en la declinación más accesible, mientras que el escalón superior incrementa rendimiento a 272 (antes 245 CV). Pero, lo dicho, su principal mejora consiste en duplicar la autonomía eléctrica, que pasa de 59 km a más de 100. Esto responde a la mayor capacidad de la batería, con 19,7 kWh útiles (+9), que de paso puede cargar en tomas de corriente continua de hasta 50 kW. Todavía no conocemos sus precios, pero puedes encontrar el actual Formentor e-Hybrid desde 41.120 €.

MERCEDES-BENZ
GLA 250 e

Renovado a mediados de 2023, introdujo mejoras tanto en el apartado estético (sutiles) como en el equipamiento de serie y la conectividad. Es el cuarto híbrido enchufable más demandado del mercado patrio, con 1.211 unidades, posición que confirma la importancia comercial de las siluetas SUV. Hablando de motor, esta versión phev combina un propulsor de gasolina 1.33 Turbo de cuatro cilindros y 163 CV y otro eléctrico que ahora desarrolla 109 (antes 102 CV). Pese a la mejora, la potencia combinada sigue siendo de 218 CV, con un par máximo de 450 Nm.

Más autonomía

Sí incrementa autonomía en modo eléctrico, que ahora es de 70 km en ciclo mixto (antes 63), gracias a la mayor capacidad útil de su batería: 11,5 kWh (la bruta se mantiene en 15,6). El fabricante explica que el coche reserva menos energía al final del proceso de gasto de la pila para incrementar alcance, de modo que en ese punto pasa a funcionar de forma híbrida. En cuanto al proceso de carga, puede conectar a tomas de corriente alterna hasta de 22 kW, con un tiempo mínimo de espera de 25 minutos. El GLS 250 earte de 55.550 €.

MERCEDES-BENZ
A 250 e

Como el GLA, la tercera generación del Clase A recibió una puesta al día a comienzos de 2023 que también tocó a la versión híbrida enchufable 250 e. En este caso, tanto el motor de gasolina 1.33 Turbo como el eléctrico incrementaron potencia en 3 y 7 CV, por lo que ahora rinden 163 y 109 CV, respectivamente. No obstante, la potencia combinada se mantiene en 218 CV, con un par máximo de 450 Nm. La batería también aumentan capacidad útil a 11,5 kWh, lo que le que permite homologar un recorrido sin emisiones de 82 km (el GLA homologa menos recorrido eléctrico). En cuanto a precios, el A250 e arranca en 51.704 €. La berlina compacta alemana se posiciona como el quinto plug-in más vendido de nuestro mercado, con un total de 983 unidades en lo que va de año.

4.000 € menos que el GLA 250 e

304 Nm). Tampoco ha tocado nada relacionado con la batería, que mantiene 13,8 kWh brutos para homologar una autonomía de 63 km. La potencia de carga (corriente alterna) también queda intacta en 7,2 kW, lo que supone esperar menos de 2 horas para hacerse con el 100% de la pila. Entre sus virtudes figura la capacidad del maletero, amplísima al partir de 558 litros ya en esta versión phev. En cuanto a acabados, da a escoger entre los llamados Tecno Sky y N Line Style, desde 51.325 €.

HYUNDAI TUCSON T-GDi PHEV

La llegada de esta generación fue todo un éxito comercial para la firma surcoreana. Ahora, cuatro años después de su lanzamiento, ha recibido una actualización para seguir sumando adeptos. Aterriza este mismo verano con un exterior ligeramente modificado y un interior completamente nuevo, que apuesta por un puesto de conducción totalmente distinto (nuevo volante, cuadro e infotainment seguidos y flotantes...) Por lo que respecta a motores, la versión híbrida enchufable no ofrece variación alguna: mantiene una potencia conjunta de 252 CV, con motor eléctrico de casi 100 (el par máximo disponible es de

de capacidad bruta (10,8 útiles) que le permiten homologar un recorrido cero emisiones de 58 km en ciclo mixto. La principal pega radica en la capacidad del maletero, que se reduce 150 litros frente a un Q3 de combustión: la cavidad parte así de 380 litros (la misma que un A3). Los precios parten de 54.090 € para el SUV y de 56.240 € en el Sportback.

AUDI Q3 45 TFSIe/Q3 SPORTBACK 45 TFSIe

Es el modelo más vendido de Audi en España, también por la aportación de sus versiones híbridas enchufables TFSIe, que suponen casi el 20% de las matriculaciones. En lo que llevamos de año se han vendido 869 Q3 TFSIe, lo que supone un crecimiento del 385,5% frente a 2023 (es el que más crece en este 'top 10'). Al igual que el Audi A3, el todocamino compacto se actualiza dentro de poco, algo que le permitirá ganar eficiencia hasta, parece, duplicar autonomía eléctrica. De momento, el Q3 TFSIe que puede adquirirse es el 45 TFSIe, disponible también en carrocería cupé o Sportback. Combina motor de gasolina 1.4 TFSI de 150 CV y otro eléctrico de 116 para dar, conjuntamente, 245 CV y 400 Nm de par máximo. Equipa una batería de iones de litio con 12,8 kWh

VOLVO XC60 T6/T8 RECHARGE

Pese a ser de los más longevos, ocupa el noveno lugar del segmento con 702 unidades vendidas, un 11% más que en 2023. Es de los pocos modelos Premium que ofrece una dualidad de versiones plug-in. La de acceso se denomina T6 Recharge y rinde 350 CV. Por encima figura el T8 Recharge con 455 CV y un 0-100 km/h de 4,9 segundos. En ambos la batería es de 18,8 kWh brutos (14,4 útiles), pila que autoriza homologar recorridos eléctricos de 82 y 77 km, respectivamente. El tiempo mínimo de recarga es de 3 horas en tomas de 6,4 kW. A su vez, los precios parten de 67.300 € en el T6 y de 86.250 para el T8.

PEUGEOT 3008 PLUG-IN HYBRID

El modelo francés fue líder del mercado phev en España en 2021 y 2022. Este año ha vendido un 39% menos que en 2023 por el cambio de modelo a una generación, la cuarta, que ya tiene precio: de 43.860 a 48.160 €. A saber, rinde 195 CV conjuntos y fija 87 km de autonomía libre de emisiones.

Por cierto, solo es de tracción delantera y monta cambio automático e-DCS7 de doble embrague. Lleva un motor turbo 1.6 de gasolina de cuatro cilindros y otro eléctrico de 125, además de una batería de iones de litio de 21 kWh de capacidad bruta (18,7 netos) que alimenta el último y que recarga únicamente en corriente alterna a un máximo de 7,4 kW (el fabricante indica que exige 2,55 horas para llenarla al completo). Por lo demás, esta variante cuenta con un depósito para carburante de 55 litros, muy por encima de lo habitual en plug-in veteranos de Peugeot y Stellantis en general, que suelen albergar 35.

TOYOTA RAV4 PLUG-IN HYBRID

Muchos achacaron a Toyota retrasar la oferta con enchufe, pero ya la tiene a bordo de modelos de aceptación como el SUV medio RAV4. De este lleva matriculadas 649 unidades, suficientes para cerrar el 'top 10' que nos ocupa. Además de por calidad y comportamiento, sus virtudes pasan por la autonomía eléctrica: homologa 75 km. La cifra responde a un sistema híbrido eficiente y a una batería de 18,1 kWh que, además, puede cargar en tomas de 6,6 kW (2,5 horas para llegar al 100%). Por rendimiento tampoco defrauda, con 309 CV de potencia conjunta. Mientras, sus aptitudes offroad siguen siendo notables dentro de lo que se espera en vehículo de su tipo. Sus tarifas parten de 50.250 €.

CUPRA FORMENTOR 1.5 TSI 150 CV

De lo más seductor

Dicen que la veteranía es un grado, y si no que le pregunten al CUPRA Formentor, el crossover de moda dentro y fuera de España a partir de virtudes innegables como un diseño atlético y musculoso, altamente deportivo, refrendado por una carrocería funcional, una dinámica a la altura de las expectativas y una calidad de primer nivel. Pues bien, en estos momentos está disponible desde 29.900 euros con financiación, cinco años de garantía y mantenimiento. Una oferta válida para clientes particulares que acudan a la financiera de la marca.

EQUIPADO

Se trata de la versión de gasolina 1.5 TSI, con una potencia de 150 CV y un par máximo de 250 Nm (motor turbo de cuatro cilindros) con paquete de equipamiento Tech Edition, que añade multitud de equipamiento de seguridad y conectividad de vanguardia. Esta versión también se puede escoger con cambio automático DSG.

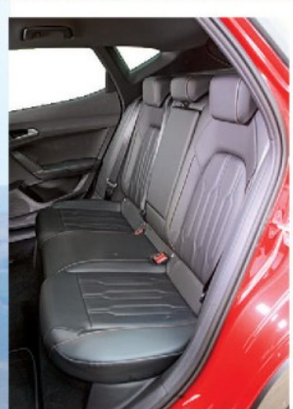
Con transmisión manual homologa un consumo medio de 6,4 l/100 km (y emisiones de 144 g/

Cuadro digital de 10,25" altamente configurable y sistema multimedia sobre pantalla de 12", con navegación incluida. Elevada calidad y multitud de huecos portaobjetos facilitan la vida a bordo.

CON 150 CV EL CONSUMO ES MUY FAVORABLE: DESDE 6,4 L/100 KM

DESDE 29.900 EUROS CON MOTOR 1.5 TSI DE 150 CV Y PAQUETE DE EQUIPAMIENTO TECH EDITION

<< Con motor 1.5 TSI el Formentor se desenvuelve de cine con cambio manual o automático DSG >>



La habitabilidad es generosa hasta para cinco ocupantes y el maletero, tan capaz como versátil gracias a la amplitud del portón y el bajo plano de carga.

km), apenas cuatro décimas menos que si es DSG, y es capaz de alcanzar 204 km/h de velocidad máxima con un solvente reprís (capacidad de recuperación, como al adelantar) y aceleración de 0 a 100 km/h de solo 8,9 segundos. Por cierto, es de tracción delantera.

Con dimensiones muy acertadas para circular de forma cotidiana por ciudad o viajar en tiempo de ocio y familia (4,45 metros de longitud y altura de 1,52), el CUPRA Formentor brinda un maletero que oscila entre 450 y 1.505 litros (la última cota al vencer los respaldos traseros, en partición asimétrica 40:60), accesible a través de un amplio portón que da paso a un bajo plano de carga. En consecuencia, se trata de un modelo altamente versátil y capaz en toda circunstancia.

A todo ello, la dotación con paquete de equipamiento Tech Edition es muy completa. Incluye navegador con pantalla de infotainment de 12", asistente de viaje Travel assist que permite realizar una conducción semi autónoma de Nivel 2 con Asistente de salida involuntaria de carril Lane Assist, Asistente de emergencia y Asistente de atascos (solo con cambio DSG), Identificación de señales de tráfico, Asistente de aparcamiento automático Park Assist, sensor de parking delantero, luz interior envolvente y Top View Camera.

MUY SEGURO

A la vez, conectividad y seguridad son completos. La última, por ejemplo, incluye frenada de emergencia EBA y frenada automática postcolisión, alumbrado Full LED, control de crucero adaptativo ACC, Asistente de cambio involuntario de carril, detector de fatiga, control de distancia de aparcamiento trasero, etc. ■

CUPRA TAVASCAN

Estímulo eléctrico

El primer SUV cupé 100% eléctrico de CUPRA apunta al lado más pasional y estiloso del segmento. Desde junio se vende y estas son nuestras primeras impresiones dinámicas.

JUAN PABLO ESTEBAN

El interior es muy llamativo a partir del estilo envolvente del salpicadero y la vértebra central de la consola. La pantalla multimedia es enorme: 15".

De serie equipa asientos deportivos confeccionados con material reciclado, textil o microfibra. En opción, CUPBucket de cuero. A bordo es amplio.

El viaje eléctrico de CUPRA, iniciado con el Born, continúa con uno de sus modelos más ambiciosos, ya visto allá por 2019 en versión prototipo. Aquel diseño se ha mantenido bastante fiel al Tavascan que ahora inicia comercialización y cuyas primeras unidades llegarán tras el verano.

El diseño juega un papel fundamental en este musculado SUV de aire cupé. Mide 4.664 mm de largo, por 1.861 de ancho y 1.597 mm de alto (batalla de 2.766 mm), y expresa la nueva identidad visual de la casa: desde la 'nariz de tiburón' en el frontal, con el logo iluminado y la nueva firma lumínica Matrix LED con tres triángulos, a una línea lateral tensionada hasta la poderosa zaga.

CON PERSONALIDAD

En directo, el Tavascan irradia mucha fuerza (es el CUPRA con mejor aerodinámica: CX de 0,26), y ese caracter emocional también se traslada al habitáculo, original y envolvente a partir de la curiosa espina dorsal que arranca desde la consola. Otro elemento destacado es la gran pantalla táctil del multimedia, muy personalizable, de manejo ágil y con deslizadores táctiles inferiores retroiluminados, contrapunto a la escueta instrumentación tras el volante.

Aparte de diseño, el nuevo modelo español se caracteriza por un habitáculo holgado para adultos en las dos filas de asientos, como en el maletero, de unos buenos 540 litros de arranque.

LLANTAS DE 19 A 21" Y ANCHO DE HASTA 255 MM

Las claves

- Primer SUV cupé eléctrico de CUPRA
- Plataforma MEB del Grupo Volkswagen: batería de 77 kWh y rango superior a 500 km
- Variantes Endurance de 286 CV y VZ dual motor, con 340
- Desde 52.010 € antes de aplicar descuentos

Carga a 135 kW (28 min. de 10-80%) en CC y 11 en CA (8 horas).

El Tavascan contempla dos variantes: Endurance, con tracción trasera y 286 CV (0-100 km/h en 6,8 segundos) y VZ, con doble propulsor, tracción total y 340 CV (acelera en 5,5). La velocidad máxima está limitada en ambos a 180 km/h y adoptan la misma batería, de 82 kWh (77 netos). La autonomía declarada es de 542-568 km para el Endurance y de 512-522 para VZ, y la potencia de carga máxima asciende a 135 kW.

He conducido el VZ con suspensión adaptativa DCC Sport (15 niveles de dureza seleccionables), un eléctrico que entrega la potencia de forma muy progresiva y permite una conducción equilibrada. El ajuste específico de la plataforma que también adoptan los Audi Q4 e-tron, Škoda Enyaq y Volkswagen ID.4 confiere un aire diferente, firme pero cómodo, si bien no permite un guiado muy deportivo porque los kilos se notan, más al frenar (hay levas para elegir 4 etapas de deceleración).

De momento se conoce el precio de la versión Endurance First Edition, 52.010 € antes de posibles descuentos de marca y MOVES III, plan al que puede acogerse. Y hay tres paquetes opcionales (Adrenaline, Extreme y Winter Pack), y tecnología avanzada, como el aparcamiento remoto, el asistente de viaje conectado o el cambio de carril asistido.

CUPRA BORN VZ: MÁS MADERA

La marca también nos ha dejado conducir la nueva versión deportiva VZ del Born que afianza sus claves dinámicas a partir de una potencia de 326 CV y un par límite de 545 Nm (75% más que cualquier otro Born). Mucho nervio ante el crono (0-100 km/h en 5,6 segundos y punta de 200 km/h) y elementos específicos: asientos CUPBucket fabricados con fibra de lino natural, levas de frenada regenerativa en el volante, llantas de 20"... Jordi Gené ha trabajado en la puesta a punto (suspensión, frenos y dirección) de un modelo capaz de recorrer 599 km con la nueva batería de 79 kWh (2 más). Llega en el tercer trimestre de 2024.

FORD KUGA

De lo mejor en su clase

Ford ha afinado a modo su C-SUV para devolverle la frescura que siempre le ha mantenido entre los triunfadores de su clase, más aún en versión híbrida enchufable. Así va la actualización.

EDUARDO CANO

Actualización del Kuga original de 2020. Tiene cambios de diseño, pero también en el equipamiento y en los sistemas de impulsión. Parte de un motor de gasolina EcoBoost (3 cilindros turbo) de 150 CV que sale por 33 552 €, pero añade 2 híbridos ECO (35.180 € el 2.5 FHEV 180 o 184 CV, según si es tracción delantera o total) y un híbrido enchufable sello CERO (desde 39.844 €, 2.5, 243 CV, 69 km eléctricos, siempre de tracción delantera) que ha venido haciéndose con la mitad de las ventas.

En lo estético estrena parrilla y faros LED (e incluso matricial LED Dynamic Pixel), ahora enlazados por una guía LED, pilotos, llantas, colores... Desaparece el tirador del maletero y desplaza el logo a la parrilla. Hay niveles ST-Line/ST-Line X más deportivo e inéditos Active/Active X (arriba en verde) de aspecto más campero, con 191 mm libres al suelo (176 en ST-line) y modo Trail Drive para optimizar tracción y respuesta del acelerador en firmes blandis.

AHORA CON SYNC 4

Dentro cambia todo el tablero a favor de un aspecto más limpio, con menos botones. La pantalla multimedia crece a 13,2'' (antes 8) y adopta operativa SYNC 4 (dobla la velocidad del anterior procesador) con navegación online (y función remolque), conexión a Internet 5G y actualizaciones OTA, control por voz (reconoce lenguaje natural y se activa al decir "OK, SYNC" o "Hey, Ford"), Alexa, integración a CarPlay/Android Auto inalámbrica... y cuadro digital configurable en nueva pantalla de 12,3'' (toda la gama).

En marcha, las buenas maneras conocidas, efectividad global del tándem híbrido, un plug-in que sigue siendo de lo más interesante en su tipo... En el próximo número probamos este último a fondo.

El puesto de conducción muestra un aspecto más limpio: estrena cuadro digital, infotainment más grande, rápido y completo...

SEGURO Y COMPLETO

En elnuevo Kuga el programador de velocidad activo predictivo de serie (ajusta la velocidad a curvas, rotondas e incorporaciones a vías rápidas), el asistente de intersección en ciudad para evitar accidentes con coches, motos, ciclistas y peatones en giros, la visión periférica (con vista a elegir según situación) o la alerta de tráfico trasero con frenada automática ante un peligro se añaden a otros como FordPass, app que permite controlar desde el móvil parámetros del vehículo, entre otros el nivel de carburante o el del aceite.

Las claves

- Nuevo diseño, sobre todo frontal
- Añade la versión Active, de enfoque más campero
- Nueva instrumentación e infotainment
- Gasolina, híbrido e híbrido enchufable
- Ya a la venta desde 35.180 €

CAMBIA TANTO QUE PARECE OTRO

GAMA GASOLINA DE 116 Y 150 CV CON ETIQUETA ECO

ŠKODA OCTAVIA

Toques aquí y allá

Škoda no ha realizado cambios de calado en su Octavia, que pasa por su actualización de mitad de ciclo comercial. Con todo, es un coche aún más redondo disponible en dos carrocerías.

EDUARDO LAUSIN

Si te soy sincero, conducir este nuevo Octavia no es muy distinto a conducir el anterior. Skoda ha realizado ligerísimos cambios sobre su modelo estrella, y la mayoría tienen que ver con el equipamiento y la gama mecánica. De hecho, su aspecto, salvo detalles, se mantiene fiel al modelo saliente.

Esta berlina (o familiar) de 4,7 m estrena sobre todo equipamiento, como es un nuevo sistema de iluminación matricial un 40% más potente o un sistema multimedia ahora con pantalla de 13" y Chat GPT (aunque este llegará en los próximos meses).

MÁS TECNOLOGÍA

La tecnología embarcada mejora. Incluye un nuevo cargador inalámbrico más potente (15 W) y refrigerado, tomas USB C de 45 W, entrada y arranque sin llave completamente manos libres... incluso los asistentes a la conducción se ponen al día, como el de atención, ahora más preciso, o el de aparcamiento, que ahora también controla, además de la dirección, la aceleración y la selección de marcha.

Hay mayor cantidad de material reciclado en el interior, pero el aspecto general del acabado es bueno. Es un coche bien presentado.

CON ETIQUETA ECO

Pero lo más reseñable es la gama mecánica, que cambia por completo. Hay dos alternativas gasolina y otras dos diésel, siempre en escalones de 116 y 150 CV de potencia. La diferencia es que los gasolina, que son siempre automáticos, son micro-híbridos con etiqueta Eco.

He probado tanto el diésel de acceso como el gasolina más potente, y son dos alternativas muy a tener en cuenta. El primero porque logra consumos muy reducidos en cualquier entorno y porque su rendimiento, a pesar de la potencia, sorprende para bien. El segundo, el gasolina, hace mucho uso de la asistencia eléctrica, lo que reduce mucho el gasto. He logrado medias de menos de 6 l/100 km en trayectos de carretera. De paso, en tramos urbanos resulta algo más refinado que su homólogo a gasóleo. ■

Las claves

- Cambios estéticos
- Sistemas de seguridad optimizados
- Motores gasolina y diésel de 116 y 150 CV
- Mecánicas gasolina micro-híbridas con etiqueta Eco
- A la venta desde 32.500 € (800 € más en Combi)

LA GAMA SE AMPLÍA

La oferta mecánica del Octavia va a crecer en los próximos meses. Para empezar, este verano llega el Octavia RS, cuya mecánica gasolina (la única disponible por el momento) sube a 265 CV de potencia. A lo largo de este año llegará también un 2.0 TSI de 204 CV, que será el encargado de introducir la tracción total en el Octavia. Finalmente, aunque no está concretado, debería de llegar un Octavia PHEV que, previsiblemente, superará los 100 km de rango eléctrico.

OCTAVIA COMBI CON 640 L DE MALETERO

PEUGEOT E-3008

Viaje de futuro

La nueva generación del crossover francés se electrifica como nunca. Aunque también se comercializa con motor híbrido ligero y phev, probamos la variante eléctrica ya a la venta en un viaje real de Madrid a Valencia. Así ha ido...

JUAN PABLO ESTEBAN

Panoramic i-Cockpit de 21" y volante compacto. Hay mucho material textil de excelente impresión. El diseño de la consola es más efectista que funcional.

Peugeot da un giro completo a su 3008, muy renovado (más cupé, tamaño ampliado, más equipado...) y que apuesta como nunca por lo eléctrico.

Esta transformación se materializa en la combinación ahora probada en una ruta desde las afueras de Madrid a L'Albufera, Valencia, 384 km (y vuelta) a bordo del flamante E-3008 con motor de 210 CV y batería de 73 kWh.

Los números de partida se lo permiten: homologa 527 km de autonomía en ciclo combinado (656 en ciudad), si bien la carretera, a priori, suele ponderar cifras menos elevadas.

Iniciamos viaje sin sobrepasar la velocidad máxima legal de la vía y con el climatizador a 21º. Somos 2 adultos a bordo y la temperatura exterior está por debajo o iguala ese guarismo. Al volante, el E-3008 se ve muy tecnológico y luce realmente bien, aparte de mostrar buena habitabilidad para 4 adultos y maletero de 520 litros (igual para eléctricos y térmicos).

La conducción es agradable. El motor eléctrico da buen rendimiento y la potencia progresa según el perfil de mardcha elegido. También hay 3 niveles de frenada regenerativa a modular desde levas de volante.

Las claves

- **Nueva generación basada en una plataforma eléctrica**
- **Dimensiones al alza e interior con Panoramic i-Cockpit**
- **Versión Hybrid 136 desde 38.660 € y eléctrico 210 CV a 48.160 € antes de descuentos**
- **Plug-in Hybrid 195 CV y más de 80 km EV, por 45.160 €**
- **Gama próxima: eléctricos dual motor AWD 320 CV/73 kWh y Long Range 230 CV/98 kWh: hasta 680 km de rango**

NUESTRO CONSUMO

A la ida, con recorrido más favorable (y sin recargar), hemos logrado un consumo de 15,4 kWh/100 km (otros compañeros, de 14,6 a 16,4), por debajo de los 16,7 de homologación; sobra autonomía.

De noche, con algo de carga de un wallbox, salida sin estar llenos y yendo a ritmo más vivo y con terreno más exigente, paramos a repostar 23 minutos, lo justo para un café (36 kWh a 0,48 €/kWh en toma rápida) para finalizar jornada a un promedio superior a 22 kWh/100 km (media global de 18,7). Un dato que hace factible esto de viajar en eléctrico, siempre valorando puntos de carga en ruta y destino (más fácil con la app e-ROUTES) a velocidad legal. ■

¿CUÁNTO CUESTA?

En este Madrid-Valencia y vuelta (total, 826 km) hemos necesitado 154 kWh de energía (un poco más de 2 baterías llenas). Así, dependiendo de la potencia de carga hablamos de un abanico muy variable desde 0,15 €/kWh en casa a unos 0,70 €/kWh enchufando a tomas rápidas, siempre más caras. Es decir, de 23 a 108 € todo el viaje. Como lo habitual es optar por diferentes combinaciones, el coste total orientativo sería inferior o equiparable a un diésel que gaste 6 l/100 km.

CARGA RÁPIDA A 160 kW; EN AC, 11 O 22 kW

CITROËN C3
Vuelta a lo básico

La firma francesa lanza un producto que pretende volver a lo básico. Simplicidad, bajo precio, eficiencia... todo esto define a la cuarta generación del C3. Y ya lo hemos probado.

EDUARDO LAUSIN

Parece mentira, pero una de las razones por las que los precios de los vehículos nuevos no paran de crecer es porque se cargan de elementos que una gran parte de la clientela no demanda. Con esto en la mente Citroën lanza su nuevo C3, que es una vuelta a lo básico de manual.

Mide apenas 4 metros, pero al mismo tiempo es más alto que un utilitario al uso, por lo que es más espacioso. Dentro caben cuatro adultos de 1,85 m y su maletero declara 310 litros. Es, además, un coche de aspecto y equipamiento básico: aire acondicionado manual, sensores de parking traseros, faros LED... Aunque en su variante tope de gama añade elevalunas eléctricos traseros, cámara de visión trasera, multimedia con pantalla de 10,25"... Todo para lograr un precio de partida de solo 14.990 €. Es, por tanto, uno de los coches más asequibles del mercado.

TAMBIÉN ELÉCTRICO

Esa tarifa es para la versión gasolina de 100 CV, asociada a un cambio manual. Un motor simple que mueve suficientemente bien el coche y que ahora equipa cadena de distribución. Aunque mejor opción será la variante híbrida con etiqueta Eco que Citroën lanzará en otoño, de misma potencia, pero de menor consumo. En cualquier caso, existe desde ya un ë-C3 100% eléctrico, con 113 CV y 326 km de rango, algo más solvente en ciudad según nuestras primeras impresiones. ¿Lo mejor? Que tiene un precio de 22.590 €, por lo que es uno de los eléctricos más asequibles. Y no es todo, porque en 2025 Citoën tiene planeado un ë-C3 aún más básico con unos 200 km de autonomía y un precio de menos de 20.000 €.

El espacio dentro es muy correcto para cuatro adultos, aunque falla la anchura.

El interior es de aspecto básico y sencillo, pero parece bien construido. Se echa en falta más aislamiento acústico a alta velocidad.

Las claves

- Nueva imagen de marca
- Vehículo básico y solo dos acabados
- Motor gasolina de 100 CV e híbrido próximamente
- ë-C3 100% eléctrico con 326 km de rango
- C3 desde 14.990 € y ë-C3 desde 22.590 €

POR 14.990 € ES UNO DE LOS COCHES MÁS BARATOS A LA VENTA

AUDI A3
Novedades para todos

Sí, porque no solo varía de aspecto, sino que la gama del compacto de los aros se refuerza con un S3 más enérgico, un TFSI de acceso de cuatro cilindros y una suerte de crossover: el allstreet.

E. CANO

Puesta al día para el emblemático Audi A3. Mantiene carrocerías de 5 puertas Sportback y de 4 Sedan, pero añade un allstreet de aire campero (en amarillo). La gama parte de 32.690 € si es Sporback (+1.000 € el Sedán).

Estrena parrilla, más baja y ancha, sin marco, pilotos con nueva distribución y paragolpes trasero con difusor. También recibe colores Verde Distrito, Rojo Progressive y Gris Daytona mate, y piezas rediseñadas en el pack opcional S line. Ofrece personalizar la firma lumínica entre 4 diseños, solución que afecta a la secuencia que activa al abrirlo y cerrarlo.

Dentro hay salidas de aireación diferentes, como los tiradores de puerta, la iluminación ambiental opcional (más colores y zonas), leva del cambio automático (más pequeña y deslizante, como en otros de la marca) y molduras decorativas textiles mezcla de poliéster reciclado y microfibra Dinamica. ¡Ah! puede llevar audio Sonos.

Dentro estrena consola, selector del cambio automático, iluminación ambiental... También amplía las apps a instalar de forma nativa.

ACABADOS

Sobre equipamientos, por 2.800 € añade al básico pack S line (interior y exterior, más llantas 18") y por 3.000 más el llamado Black line (llantas 19", S line, pack exterior negro y tapizado dinámico). También hay un sugerente Genuine Edition con una dotación específica que favorece un 40% el precio.

En motores, diésel TDI y a gasolina TFSI de 116 o 150 CV, los últimos con cambio manual o automático S tronic (este con hibridación ligera y sello ECO). El diésel de 150 CV puede ser S tronic (viñeta C); todos son de 4 cilindros. Mención aparte para el S3 (65.270 €), 2.0 de 4 cilindros S tronic que sube de 310 a 333 CV/420 Nm, añade diferencial trasero deportivo torque splitter, (mantiene la tracción total quattro), modo de marcha Dynamic Plus y chasis revisado. ■

Detalle de los asientos delanteros tipo baquet en el nuevo S3, que gana potencia y refuerza chasis.

EL PISTERO

El A3 allstreet de gasolina (150 CV) cuesta 43.080 € y el diésel (misma potencia), 45.160. Son S tronic y aportan faros Matrix LED y pack Confort con control de crucero adaptativo, cámara trasera, retrovisores exteriores de oscurecimiento automático plegables eléctricamente, acceso sin llave y portón motorizado. Además de protección de bajos, estrena suspensión y gana 30 mm libres al suelo (total 150). Cuenta con neumáticos 225/45 R18 y, de momento, es de tracción delantera.

Las claves

- Cambios estéticos, sobre todo en el frontal (faros, parrilla...)
- Nueva versión campera allstreet; TDI y TFSI de 150 CV (desde 43.080 €)
- S3 más potente y con chasis revisado
- A la venta desde 32.690 € (Sedán +1.000 €); A3 allstreet desde 43.080 €

EVO 3

SUV utilitario y económico

EVO va a dar qué hablar: ya se vende con un abanico que parte de este 3, de aire SUV o, si quieres, crossover, con 113 CV, adaptación opcional a GLP y rica dotación de serie.

E. CANO

EVO debuta en España, de momento con 22 concesionarios, aunque a final de año cubrirá todo el territorio nacional. Y lo hace con una gama en la que, como acceso, fija el EVO 3, que la firma de origen chino anuncia como SUV urbano, el más compacto de su oferta adaptado, como casi todos los demás (ver apoyo), a gasolina y/o GLP.

Parte de 17.900 €, que son 19.400 de llevárnoslo adaptado a GLP, ya con viñeta ECO de la DGT (con financiación bajan a 15.900 € y a 17.400 el bifuel).

MOTOR DE 113 CV

Con 5 plazas y 5 puertas, mide 4,13 metros de largo, en línea con la mayoría de utilitarios y prácticamente calcado a un durísimo competidor llamado Seat Arona (4,14 metros); el fabricante anuncia confort y espaciosidad. Simultáneamente, se sirve de un motor atmosférico (sin turbo) 1.5 que rinde 113 CV y combina cambio manual de 5 marchas.

Dentro de su abultada dotación de serie anuncia volante multifunción (controles de audio, Bluetooth, regulador de velocidad...), multimedia sobre pantalla táctil de 9" (al parecer, con ordenador de viaje), sensores de estacionamiento delanteros y traseros, cámara marcha atrás, llantas de aleación de 17", retrovisores abatibles con regulación eléctrica, encendido automático de luces, pilotos antiniebla con función de giro cornering, tapizado en piel sintética pespunteada en rojo... ■

Las claves

- Nuevo utilitario tipo SUV de 4,13 metros; 5 puertas y 5 plazas
- Desde 15.900 € con financiación
- Motor 1.5 (113 CV) apto para sin plomo y GLP
- Abundante equipamiento de serie

Instrumentación analógica, 4 elevalunas eléctricos, retrovisores calefactables, infotainment... La dotación de serie es generosa.

Y ADEMÁS...

Los otros cuatro EVO a la venta son los SUV EVO 4 (20.900 a 21.900 €, mide 4,33 metros), EVO 5 (de 21.900 a 22.700 €, 4,33 metros) y EVO 7 (4,80 metros, por 25.400 €), junto al pick-up CROSS 4. Salvo este, pueden ser bifuel gasolina/GLP, en cuyo caso se hace con la codiciada etiqueta ECO.

ŠKODA SCALA 1.5 TSI 150 CV DESIGN

Con toda la lógica

La actualización del compacto de la firma checa viene a pulir un coche que sigue convenciendo sin deslumbrar. Los nuevos detalles de equipamiento, aparte de su diseño renovado, le hacen más atractivo. Con el motor más poderoso sorprende por lo poco que gasta.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

ŠKODA SCALA 1.5 TSI 150 CV DESIGN

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	221 km/h
ACELERACIÓN	8,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5-4-5,9 l/100 km
MEDIDAS	4.362 / 1.793 / 1.514 mm
NEUMÁTICOS	205/50 R17
PESO EN VACÍO	1.259 kg
MALETERO	467-1.410 litros
PRECIO	31.000 € (dto. 29.440)
GAMA DESDE	25.500 € (dto. 23.885)
CUOTA MES*	513 €/mes
LANZAMIENTO	Marzo de 2024

*Financiación a 48 cuotas y entrada de 8.832 €

Aunque actualmente son los SUV Kamiq y Karoq los más demandados de la marca, el Škoda Scala intenta hacerse hueco con un conjunto muy sensato.

Es un compacto peculiar de partida, desarrollado sobre la plataforma del Grupo Volkswagen destinada a coches como el Škoda Fabia o el Volkswagen Polo, entre otros, en vez de optar a una mayor, más acorde a sus dimensiones. Y es que si solo nos fijamos en su tamaño le situamos entre los que mejor aprovecha el espacio. Por fuera hablamos de un vehículo de 4,36 metros de largo, cota media en su segmento más alineada con un SEAT León, pero es que dentro saca partido a cada centímetro. Acoge a los ocupantes de forma holgada, especialmente detrás, donde el hueco para las piernas es muy generoso y sobra altura al techo. Como muchos de su clase, la anchura sí le limita más para viajar ahí con 3 adultos, a no ser que sea de forma ocasional.

DE LOS MÁS AMPLIOS

El Scala también incide en esto del espacio con un maletero de 467 litros, sin rival. El suelo puede colocarse a dos alturas de forma rápida para facilitar el transporte de equipaje, más ahora que estrena (opcional) apertura eléctrica del portón pasando el pie por debajo.

Mientras, el refresco de parrilla, pagolpes y faros (mejora tecnolo-

PRECIO: 31.000 €

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

UTILIZA LA PLATAFORMA DEL FABIA CON EJE TORSIONAL TRASERO, PERO AMPLIADA; SE COMPORTA MUY BIEN

gía con los nuevos Matrix Top LED, opcionales salvo para el nivel tope Monte Carlo) aportan más presencia. Lo ves y ya no resulta tan simplón, aunque la verdad es que no impacta a primera vista.

El habitáculo es funcional, más allá del espacio. De ahí un climatizador específico con botones, casi siempre preferible a su integración en la pantalla multimedia. Al respecto, el acabado Design, tercero de cuatro antes del citado tope de gama Monte Carlo, brinda un equipo simple, sin navegador ni con el panel táctil más grande, de 9,2", pero con el de 8,25 se apaña bien. Trae lo indispensable con menús sencillos y conectividad inalámbrica para CarPlay y Android Auto. Aparte, asientos de corte deportivo, aunque cómodos, y una especie de microfibra en puertas y salpicadero, además de una línea roja decorativa aportan más vistosidad, y completan un habitáculo que, como buen Škoda, incluye soluciones Symply Clever: paraguas en la puerta del conductor, soporte para ticket de aparcamiento en el parabrisas, rascador de hielo en la tapa del depósito...

CONSUMO CON NOTA

Dentro de la gama, nuestro Scala presume a partes iguales de buen rendimiento y gasto contenido. El responsable es el motor de gasolina 1.5 TSI de 150 CV (no hay →

SUS RIVALES

CITROËN C4 PURETECH 130 MAX

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	130 CV a 5.500 rpm
CONSUMO	5,5 l/100 km
PRECIO	29.000 €

En su versión con etiqueta C, como el Scala, ofrece prestaciones ligeramente inferiores (también lo hay mild hybrid de 136 CV). Es más barato y es cómodo.

SEAT LEÓN 1.5 TSI 150 CV STYLE SPECIAL EDITION

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	150 CV a 5.000 rpm
CONSUMO	5,7 l/100 km
PRECIO	29.122 €

La guerra queda en casa: el compacto español monta el mismo motor, pero cede maletero. El precio es similar igualando equipamiento.

1 El cuadro digital puede ser de 8 o 10,25". Su lectura es buena, pese a que los dígitos 'tumbados' no convencen. **2** Hay diferentes modos de conducción, sin excesivo salto perceptible entre ellos. **3** La pantalla central de 8,25" cuenta con frontal acristalado que mejora presencia; se lee bien. Navegador y panel de 9,2" se pagan aparte.

CALIDAD MUY CORRECTA Y BUENOS DETALLES EN ESTE DESIGN (MICROFIBRA DEL SALPICADERO...)

De serie, faros full LED, y ahora opcionales los nuevos Matrix Top LED con intermitentes traseros dinámicos.

El maletero es de los más capaces de su clase. El suelo puede colocarse a dos alturas alternativas, práctico.

diésel, aparte de otros 1.0 TSI de 95 y 115 CV), de funcionamiento fino, salvo en la puesta en marcha (genera una clara vibración), muy elástico y de sonido comedido. Abajo trabaja sin mucho ímpetu, pero es suficiente para rodar desahogado, y después sube de vueltas con prestaciones notables. Todo con el beneplácito de un consumo realmente comedido: promedios reales por debajo de 6 l/100 km con facilidad. Por contra, se conforma con la etiqueta medioambiental C, aunque dispone de desconexión de cilindros en cargas bajas para ahorrar alguna décima de gasolina y emitir menos.

Facilidad también es otra virtud aplicable a su conducción. Este propulsor se vende tanto con caja automática DSG como con cambio manual (de serie), suave y preciso, de buen manejo. De suspensión es gratificante, eso sí, confortable antes que firme, lo que le hace oscilar ante una marcha muy viva llegadas las curvas, si bien el tacto de dirección está bien calibrado y el coche se deja guiar con efectividad. Con el paso de los kilómetros, en definitiva, el Scala te gana sin pedir mucho a cambio. ■

EL PROBADOR OPINA

Los retoques le han sentado bien, aunque la base es la misma. Es un compacto muy capaz, cómodo. Me ha sorprendido lo frugal del motor: probado en otros modelos del grupo de corte SUV no saqué los buenos registros del Scala, que saca pecho a su contenido peso. El precio está igualado a muchos rivales, más o menos ajustado según promociones en vigor.

ASIENTOS DEPORTIVOS DE SERIE Y BUENA HABITABILIDAD TRASERA

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática Front Assist; asistente de cambio de carril; asistente luces de carretera; control crucero; reconocimiento señales; selector modos de conducción; sensores aparcamiento con cámara trasera; techo panorámico; interior Dynamic con asientos deportivos; instrumentación digital 8"; multimedia en pantalla táctil de 8,25"; radio digital 8 altavoces; 2 puertos USB-C delante+2 detrás y Smartlink inalámbrico (Apple CarPlay/Android Auto).

OPCIONES Pintura metalizada (605 €); cambio automático DSG (1.800 €); llantas Fornax 18" (500 €); Pack Invierno+asientos calefactables (260 €); Pack Luz y Visibilidad: incluye faros Matrix LED (880 €); Pack Conducción Asistida: incluye control crucero adaptativo+Lane Assist+ (725 €); navegador (850 €); pack Simply Clever Plus (395 €); Pack Tecnología Plus: incluye cargador Qi+USB techo (220 €); Paquete Convenience Plus: incluye portón eléctrico con apertura manos libres y Virtual Cockpit de 10,25" (790 €).

NISSAN QASHQAI
Da la cara

El superventas de la casa refresca imagen y aprovecha para adoptar nueva tecnología con Google integrado en su sistema de infotainment. Hay otras mejoras mientras ajusta el precio con tarifas más competitivas.

JUAN PABLO ESTEBAN

Más de cuatro millones de unidades vendidas en todo el mundo desde 2007 avalan al Qashqai, auténtico revulsivo del segmento SUV y piedra angular de Nissan todos estos años. La tercera generación de 2021 se actualiza ahora con algunos cambios de rigor sin modificar ni plataforma ni motores.

La renovación se centra, sobre todo, en el apartado estético. La parrilla cobra nuevo protagonismo (bastante más grande), como los faros, cuyas luces diurnas rodean la óptica principal y estrenan iluminación secuencial de giro, función también trasladada a los pilotos, de diseño ligeramente diferente.

Continuando con las primicias estilísticas, los acabados medios del último Qashqai añaden nueva llanta de 18", dejando a los niveles superiores las de 19 y 20. Y hay tres nuevos colores de carrocería: blanco y negros perlados, y un Deep Ocean de aspecto metálico muy elegante visto en vivo.

En el habitáculo, según terminación, incorpora nuevos paneles estampados y tapicerías (hay cuero acolchado o sintético), aunque lo más relevante tiene que ver con la tecnología. Ahí destaca el nuevo monitor de visión perimétrica (muestra del coche desde 8 puntos seleccionables desde la pantalla) y funciones como la vista invisible del capó, para saber con precisión dónde están las ruedas delanteras al maniobrar en sitios estrechos, y la frontal de 180º, de ayuda en salida en situaciones de poca visibilidad (puede memorizar estas ubicaciones para activarse automáticamente al aproximarse al cruce).

Estrena monitor de cámaras exteriores y multimedia con Google.

Las claves

- Retoques estéticos y de interior
- Ahora con Google integrado en el multimedia
- Nuevo monitor de visión perimétrica del coche
- Oferta rediseñada con precios más ajustados

GOOGLE INTEGRADO

Otra sorpresa es la integración de Google en el sistema multimedia. Ofrece un manejo muy bueno, con soporte de Google Maps (hasta con vista satélite y última actualización cartográfica), asistente de voz de Google y acceso a aplicaciones sin recurrir al teléfono (Amazon Alexa, Waze, Sygic...)

La conducción refinada y confortable del Qashqai se mantiene intacta, más en versión e-Power (motor a gasolina que hace de generador y eléctrico que mueve las ruedas) de 190 CV. Dispone de sello ECO, como las otras alternativas de la gama: MHEV de gasolina de 140 y 158 CV (el segundo, con tracción delantera o total). ■

GAMA AJUSTADA

Un nuevo acabado se suma a la oferta comercial, el N-Design (desde 38.200 €), con toda la carrocería del mismo color y llantas específicas de 20". Junto a ello, tapizado en Alcantara e iluminación ambiental personalizable (presente también en otros acabados). Los precios han sido ajustados en el resto de terminaciones. Así, el Acenta parte de 31.200 € (1.500 menos que antes), el N-Connecta de 34.850 (ahorro de 1.050 €), el Tekna de 38.200 € (100 € menos) y el Tekna Premium de 42.850 (sube 600 €).

PRUEBA ECO

VOLKSWAGEN TIGUAN R-LINE 1.5 eTSI 150 CV DSG

Valor al alza

Un poco más tecnológico, algo más eficiente, también más llamativo y funcional... El bestseller de la casa, totalmente nuevo, sigue cotizando muy bien en la gama de Volkswagen y dentro del segmento SUV, pese a un precio por encima de la media. Lo pagas, pero convence.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

VW TIGUAN R-LINE 1.5 eTSI 150 CV DSG

TIPO DE MOTOR	Gasolina mhev, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.498 cm^3
POTENCIA	150 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	210 km/h
ACELERACIÓN	9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	6,4 l/100 km
MEDIDAS	4.539 / 1.859 / 1.658 mm
NEUMÁTICOS	255/45 R19
PESO EN VACÍO	1.616 kg
MALETERO	652-1.650 litros
PRECIO	50.110 €
GAMA DESDE	39.180 € (dto. 33.700 €)
CUOTA MES*	628 €/mes
LANZAMIENTO	Enero 2024

*Consultar condiciones en volkswagen.es

Tres generaciones y el Volkswagen Tiguan se mantiene entre los productos más sólidos de la categoría. Quizá no sorprende, porque ese ha sido su discurso desde que viera la luz, pulido durante en busca de convertirse en el todocamino compacto ideal.

¿Lo es? Bueno, aquí la competencia es feroz y mucha juega con un precio de salida más favorable, quizá uno de los puntos menos agraciados de este nuevo modelo. No obstante, el último Tiguan mejora, evidentemente, y las modificaciones son de calado en diferentes apartados.

MÁS ETIQUETA

Actualiza diseño (la reestructuración, sobre todo del frontal, da un aire más sólido), y en cuanto a motores avanza en prestaciones con los renovados híbridos enchufables de 204 y 272 CV (ahora con batería de 19,7 kWh en vez de 10,6, y autonomía eléctrica de casi 100 km y carga rápida a 50 kW), estrena hibridación ligera en gasolina (130 y 150 CV) y oferta dos diésel (150 y 193 CV). De todos me centro en el debutante 1.5 eTSI de 150 CV, con cambio DSG (ya todos los Tiguan son automáticos), un motor con ese sello ECO tan preciado por algunos usuarios gracias a su red eléctrica complementaria de 48 voltios para la recuperación energética y el apoyo al bloque de combustión en arranque, desaceleración o pendientes (ahí, la unidad de gasolina llega a apagarse). Otro sistema que igualmente trabaja para reducir consumo es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖

la gestión activa de cilindros, pudiendo desconectar dos de ellos en cargas de trabajo bajas.

Más allá de la técnica, el combinado mecánico es suave pero a la vez con cierto nervio para moverlo con solvencia. El régimen de giro utilizable empieza bien abajo, se muestra más enérgico a velocidad media y todavía estira con fuerza en el tramo alto del cuentavueltas. A bordo, a medida que sube de revoluciones lo hace sin excesiva sonoridad.

Su asociación con la diligente caja automática de doble embrague DSG de 7 velocidades promueve una conducción despreocupada, porque ante un acelerón la transición entre marchas es rápida y no hay sacudidas en el cambio.

De otra parte, tenemos un consumo razonable. La media total de la prueba se ha movido en torno a 7 l/100 km, y no suele subir más de la cuenta a no ser que circule mucho por ciudad.

A esa percepción de conducción noble y fácil contribuye la dirección y, más aún, una amortiguación que sabe contener los movimientos de carrocería, que los hay al cambiar de dirección con brusquedad, sin incomodar la marcha. En este sentido, el Tiguan estrena control de chasis adaptativo DCC Pro (montado en esta unidad, es opcional), con hasta 15 niveles →

SUS RIVALES

HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDi 160 CV 48V

TIPO DE MOTOR	Gasolina mhev, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.598 cm³
POTENCIA	160 CV
CONSUMO	6,3 l/100 km
PRECIO	42.975 € (dto.38.075 €)

Modelo superventas en España que acaba de actualizarse con algunas mejoras. Aunque más potente, su rendimiento es ligeramente inferior. Eso sí, el precio es más contenido.

NISSAN QASHQAI DIG-T 158 CV mHEV CVT TEKNA PREM.

TIPO DE MOTOR	Gasolina mhev, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.333 cm³
POTENCIA	158 CV
CONSUMO	6,4 l/100 km
PRECIO	44.950 €

Otro peso pesado de la categoría con un ligero restyling que afecta, sobre todo, a diseño y equipamiento. Maletero, menor. Tarifa, también.

1 El cuadro digital, siempre de serie, se lee con nitidez y ofrece mucha información. 2 Nuevo mando multifunción: sirve como acceso rápido a modos de conducción, atmósferas y volumen. 3 La generosa pantalla parte de 12,9" y puede ser de 15 en opción. Buen manejo y muchas opciones de configuración. Abajo, iluminación interior más efectista.

EJECUCIÓN SÓLIDA CON DIFERENTES ELEMENTOS FUNCIONALES PARA EL DÍA A DÍA

El R-Line apareja los excelentes faros IQ-LIGHT, con multitud de funciones avanzadas y pilotos 3D dinámicos.

La capacidad de carga es realmente buena si avanzamos la banqueta trasera. El portón es eléctrico según acabado.

de dureza. Los cambios se notan más en los extremos que al variar solo algunos puntos, donde casi resulta imperceptible.

ESPACIO ÚTIL

La habitabilidad es tan buena como antes, holgada entre filas (la banqueta trasera se puede mover) y a lo alto, mientras que respecto a la generación anterior da algo más de maletero. Eso sí, si adelantas los asientos posteriores al máximo apenas entra un adulto.

De calidad percibida convincente, destacaría por encima de ello sus diferentes soluciones funcionales. Como el selector de marcha al estilo de los VW eléctricos ID en la columna de dirección, la doble superficie de carga inalámbrica Qi refrigerada y con base elevable, para aprovechar mejor ese espacio, el botón multifunción de la consola (volumen, modos de conducción y atmósferas), la buena gestión de la pantalla central y la posibilidad de establecer accesos rápidos superiores a las funciones más demandadas o a menús específicos. Así sucede para el climatizador, este también con mandos deslizantes táctiles iluminados, pero que obliga a acudir a la pantalla para regular el soplado; eso, mejorable. ■

EL PROBADOR OPINA

El Tiguan es ese coche que todo, o casi todo, lo hace bien, por lo que la nota global es elevada... como su precio. Este acabado R-Line se antoja alto, pero compensa con un equipamiento bien nutrido. El nuevo motor ECO eTSI me ha gustado, aunque para él no hay posibilidad de tracción total.

REPOSACABEZAS INTEGRADOS Y MASAJE, DE SERIE

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; Travel Assist con asistente de mantenimiento de carril y de emergencia; control de ángulo muerto; control de crucero adaptativo con Stop&Go; faros IQ.LIGHT Matrix LED con luz de curva dinámica e intermitentes dinámicos; portón trasero eléctrico; llantas de 19"; sistema de visión periférica 360º; acceso y arranque sin llave; asientos deportivos con masaje delantero; climatizador tres zonas; sistema multimedia Discover 12,9" con navegación; Digital Cockpit de 10,25"; iluminación ambiental 30 colores; cargador de teléfono inalámbrico Qi; Apple CarPlay y Android Auto sin cable y dos tomas USB-C de 45W.
OPCIONES Pintura metalizada (690-1.130 €); Hola Tecnología: incluye Discover Pro 15", Head-up display y control por voz natural IDA (1.290 €); techo panorámico (1.410 €); suspensión DCC Pro y dirección progresiva (1.250 €); Paquete Cuero con asientos eléctricos climatizados (2.490 €); sonido Harman/Kardon 480W (900 €) y llantas 20" (535 €).

EBRO S700 Y S800

¡Vaya renacer!

Ebro es todo un clásico en la automoción comercial patria. Ahora renace de la mano de la china Chery, que aterriza en nuestro país con estos dos SUV, a los que añade un pick-up.

E. CANO

Interior altamente digitalizado, con soluciones no lejanas, por ejemplo, al también SUV Omoda 5. Al menos el plug-in será automático.

EBRO, marca española de furgonetas, todoterrenos y tractores fundada en los 50 y propiedad de Nissan en los 80, vuelve al mercado con dos SUV, los S700 y S800 (las dos imágenes inferiores), del que hablamos en este otro, que arrancan produccion a final de año. El primero mide 4,51 metros de largo y compite, entre otros, con el Hyundai Tucson o el DR 6.0, estéticamente muy parecido al ser el mismo coche con distintos emblemas e interior algo más sofisticado. Y es que son marcas del gigante chino Chery. El S700 se ensamblará en la zona franca de Barcelona, en las antiguas instalaciones de Nissan.

150 O 350 CV

Como el S800 del que ahora te cuento, es de gasolina con sello C (1.6 turbo y 150 CV), o híbrido enchufable de viñeta CERO y 350 CV (motor de gasolina 1.5 y otro eléctrico), con 80 km sin emisiones, cambio automático y tracción delantera. Habrá dos acabados y tendrá acceso a techo panorámico, pintura bitono, cuadro digital y multimedia bajo el mismo marco, iluminación ambiental, asientos delanteros eléctricos con memoria, asistentes de conducción como programador de velocidad activo con Stop&Go, detector de ángulo muerto, mantenimiento de carril, frenada automática de emergencia, alerta de tráfico cruzado trasero o asistente de luces automático (pasa de cortas a largas sin intervención del conductor).

En cuanto al S800, viene a ser la derivada larga de aquel, con 4,72 metros de largo, 1,86 de ancho y 1,70 metros de alto, basado en el Chery Tiggo 8 pero con 3 filas de asientos y 7 plazas. ■

SE RETRASA

Lanzar estos todocaminos ha obligado a EBRO a replantear su idea de poner en el mercado un pick-up y una furgoneta eléctricos sobre la base de los Nissan Navara y NV200 que, con todo, seguirán adelante. El Electric Pickup avanza 440 km de rango, 300 CV y 5,21 metros de largo, muy prometedor.

Las claves

- Nuevos SUV de 5 (S700) o 7 plazas (S800) bajo marca EBRO, ensamblados por Chery en Barcelona
- Motores de gasolina (150 CV) o plug-in (350 CV)
- Tracción delantera y cambio automático
- A la venta a final de año

NISSAN JUKE DIG-T IKON EDITION

Dos toques y listo

Sin grandes algaradas, Nissan pone al día un caprichoso B-SUV que sigue a la venta con mecánicas de 114 y 143 CV, esta híbrida autorrecargable. Aquí repasamos todo lo que estrena, comenzando por la vistosa declinación Ikon Edition.

EDUARDO CANO PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

NISSAN JUKE DIG-T IKON EDITION

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	999 cm³
POTENCIA	114 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	200 Nm a 3.000 rpm
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	10,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,9 l/100 km
MEDIDAS	4.210 / 1.800 / 1.593 mm
NEUMÁTICOS	225/45 R19
PESO EN VACÍO	1.274 kg
MALETERO	422-1.305 litros
PRECIO	27.025 €
GAMA DESDE	22.025 €
CUOTA RENTING*	220 €/mes
LANZAMIENTO	Mayo de 2024

*37 meses, entrada 5.400 € y cuota final 19.097,47 €

Sutiles, sí, pero numerosas modificaciones. Así se presenta desde ya el Nissan Juke, un todocamino por tamaño y concepto de los llamados urbanos (4,21 metros de largo, solo 1,59 de alto) que, siendo como es generalista, sobresale de muchos competidores por exclusividad a base de diseño, soluciones y hasta precio, no precisamente aquilatado aunque más o menos competitivo.

Fuera se distingue del anterior por la nueva parrilla, el diseño de llantas (como las que nos ocupan, de hasta 19") y la gama de colores (estrena el amarillo que puedes ver, un blanco y un negro).

Más relevante es lo que recibe el interior. De entrada, el salpicadero es nuevo en el tramo central, con sendas toberas de aireación planas (antes eran tres redondas, como las de los extremos) y, mejor aún, nueva pantalla multimedia más grande (12,3" por 8 del Juke previo) 8º más inclinada al conductor. Integra una operativa más rápida y fácil de usar con reconocimiento de comandos vocales más natural e integración Android Auto/CarPlay sin cables.

Y ADEMÁS...

Otras primicias pasan por la instrumentación digital basada en pantalla de 12,3" con doble vista a elegir, así como los asientos de-

PRECIO: 27.025 €

Vidrios traseros sobretintados De serie

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖ ✖ ✖ ✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖ ✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖ ✖ ✖ ✖

lanteros, más cómodos (de veras lo son) y con nuevos tapizados, guantera de mayor capacidad (7,8 litros), reposabrazos central delantero más amplio y cargador de inducción para móviles tipo Qi de hasta 6,7".

El Juke ya viene de serie con alerta por cambio involuntario de carril (este tope de gama Ikon Edition, con 300 unidades de lanzamiento, añade mantenimiento en el mismo), cámara trasera (de mejor resolución, 1,3 megapíxeles por 0,3) y hasta un sistema que activa las luces de freno de forma intermitente si la deceleración es muy acusada. Otros, como el lector de señalética vial, el detector de vehículos en ángulos muertos o el programador de velocidad activo van incluidos. Como apuntes del Ikon Edition, además de la carrocería estrictamente amarilla con techo y llantas negras a contraste, destacan el tapizado interior de piel, pespunteado en amarillo, o los acentos Alcantara de ese mismo tono sobre la visera de la instrumentación. Sin lugar a dudas, todo muy llamativo, guste más o menos.

SOLVENTE

La motorización de la unidad que tienes en estas páginas es la de gasolina de un solo litro y tres cilindros, un motor turbo de origen →

SUS RIVALES

DS 3 PURETECH 100 PERFORMANCE LINE

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	100 CV a 5.500 rpm
CONSUMO	5,5 l/100 km
PRECIO	27.906 €

No es un modelo popular, pero sí exclusivo en todos los órdenes. Precio, prestaciones y consumos vienen a ser los de nuestro protagonista.

RENAULT CAPTUR TECHNO TCe 90

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	999 cm³
POTENCIA	90 CV entre 4.600 5.000 rpm
CONSUMO	5,9 l/100 km
PRECIO	23.270 €

Recién actualizado, comparte mecánica y muchos elementos dinámicos y tecnológicos. Un poco menos potente e igual de eficiente.

1 Nueva instrumentación digital de 12,3", con 2 vistas a elegir. Buena lectura de datos. 2 Selector de modos de conducción D-Mode: escalones Eco, Normal y Sport, sin mayor diferencia entre ellas. 3 Pantalla táctil multimedia: 12,3" y funcionamiento fluido, una de las primicias en el refrescado Juke que ha obligado a reorganizar casi todo el tablero.

EXCELENTE SENSACIÓN GLOBAL DE CALIDAD; LA POSICIÓN DE CONDUCCIÓN ESTÁ CONSEGUIDA

El aljmbrado al completo responde a la tecnología full LED, con sensor de encendido y función follow me home.

Altavoces incrustados en los reposacabezas delanteros. Bose firma un competente sistema de sonido.

El maletero es muy capaz, sobre todo situando el piso en el nivel inferior, y también muy accesible y diáfano.

Renault que usan numerosos modelos del rombo, de Dacia y hasta de Mitsubishi, y que como buen tricilíndrico pone voluntad para su pequeña capacidad.

Ayuda el cambio manual asociado, de 6 marchas y guiado y tacto correctos (28.925 € si lo quieres automático DCT con 7 velocidades, a mi gusto más aconsejable metidos en estos precios, no precisamente bajos, por mucho que suba el promedio oficial a 6,2 l/100 km). Es decir, es una mecánica que exhibe empuje desde parado y que autoriza cruceros legales solventes, aunque al final no sea tan rápida como los primeros compases invitan a pensar.

BIEN DE MANERAS

Por cierto, el gasto mixto real habla de un mínimo de 6 l/100 km, pero mejor considerar alrededor de 7-7,5 para no llevarse a engaño.

Por último, es incluso dinámico, firme pero cómodo, con buena frenada y obediencia para ir por su sitio. Y eso que el volante obliga a 3 vueltas para llevar las ruedas de un extremo al opuesto si bien, a cambio, la dirección va bien asistida y el coche gira en poco espacio: 10,6 metros de diámetro entre bordillos, bueno en un B-SUV. ■

ASIENTOS DELANTEROS TIPO BAQUET

EL PROBADOR OPINA

Leves toques y nuevos elementos bien recibidos para un Juke que mantiene el tipo frente a su nutrida competencia, generalista o no. Con el motorcito probado va bastante bien, aunque no de manera deportiva, y exige un gasto asumible. Súper equipado en versión Ikon Edition, es cómodo y hasta exhibe un punto dinámico. Detrás es angosto a cambio de un notable maletero.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Asistente a la frenada de emergencia; asistente de cambio involuntario de carril; asistente luz de carretera; sensores de parking delanteros y traseros; control de crucero; control de tracción con Chassis Control; cámara trasera; faros full LED y pilotos traseros LED; sensores de lluvia luces; climatizador automático; función Follow me Home; freno de estacionamiento automático; volante multifunción forrado en cuero y calefatable; 4 elevalunas eléctricos; selector señalética vial; modos de conducción; acceso sin llave; cuadro digital 12,3"; vidrios traseros sobretintados; asientos delanteros calefactables; tapicería de Alcantara y cuero sintético con costuras en amarillo; detalles amarillos en el tablero de conducción; retrovisor interior fotocromático; techo negro a contraste; Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; cargador inducción inalámbrico Qi; pantalla multimedia 12,3"; Bluetooth; radio digital DAB; puertos USB A+C delante y detrás; servicios conectados; control por voz y conectividad WiFi.

DS ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

Colección de autor

Los detalles exclusivos se reparten en los tres coches de DS por igual, tanto en el exterior como en el interior, cada uno con su propia personalidad.

No uno ni dos, sino hasta tres modelos forman parte de la nueva Colección Antoine de Saint-Exupéry con la que DS rinde homenaje al mítico autor francés. DS 3, DS 4 y DS 7 llegan, con esta edición especial, al nivel más alto de sus respectivas gamas. ADRIÁN LOIS

Un año más, DS presenta una nueva colección especial de alto nivel. En esta ocasión, la marca rinde homenaje a Antoine de Saint-Exupéry en el 80 aniversario de su fallecimiento, autor francés de renombre. DS 3, DS 4 y DS 7 reciben así el nuevo toque exclusivo de DS Design Studio Paris, con una firma común, detalles exclusivos vinculados a las aventuras del autor, referencias a sus obras literarias y también guiños a los códigos de los aviadores de la primera mitad del siglo XX.

Los tres coches de la gama francesa adquieren un nuevo color de carrocería Night Flight, pintura nacarada con pigmentos y reflejos dorados como si de un cielo estrellado se tratase. No podían faltar placas e insignias decorativas alusivas a un acabado disponible por tiempo limitado, además de la innovadora técnica de bordado en las decoraciones de los salpicaderos que evocan la estela de un avión. Estos DS 3, DS 4 y DS 7 están ya disponibles en España en toda su gama de motores, lo que incluye versiones eléctricas, híbridas, híbridas enchufables, diésel y gasolina.

Los umbrales de puerta cuentan con citas personalizadas y dibujos de los libros en los que se inspira esta novedosa colección.

CON CHATGPT

El crossover urbano DS 3, inspirado en el conocido libro de 'El Principito', destaca por su elevado equipamiento: asientos calefactables, control por voz con ChatGPT integrado y la frase "Para los que viajan, las estrellas son guías" en los umbrales de puerta. Está disponible en versiones E-TENSE eléctrica, HYBRID autorrecargable, diésel BlueHDI 130 y gasolina PureTech 130.

Un escalón por encima, la berlina DS 4 toma inspiración del libro 'Correo Sur'. Cuenta con llantas de 19'' de efecto diamante y la frase "Las estrellas miden distancias verdaderas". Llega asociada a las declinaciones híbrida enchufable E-TENSE 225, diésel, gasolina e híbrida autorrecargable.

Por último, el SUV DS 7 hace un guiño a 'Ciudadela' y su frase "Él es el camino de intercambio entre las estrellas y nosotros". Aquí están disponibles los propulsores híbridos enchufables E-TENSE 4x4 360, 300 y 225, así como el diésel BlueHDI 130 con el máximo de equipamiento, entre otros con llantas de 21'' específicas y asientos delanteros con función calefactable, ventilación y hasta masaje. ■

Las claves

- El Principito, Correo Sur y Vuelo nocturno, las obras que inspiraron a DS
- Edición especial DS 3, desde 37.400 €
- Edición especial DS 4, desde 44.950 €
- Edición especial DS 7, desde 49.700 €
- Todas las versiones mecánicas disponibles

BONITO HOMENAJE

Quizás por el nombre no te termine de sonar del todo, pero Antoine de Saint-Exupéry fue un escritor que, entre otras obras, nos regaló las aventuras de El Principito en el año 1943. Humanista, narrador, científico, artista... y aviador, el autor francés murió en su avión frente a las costas del Mediterráneo durante la II Guerra Mundial hace ahora 80 años. DS ha querido rendirle homenaje y dar vida a su nueva colección especial, ya disponible en España, con el sello del escritor.

COMPARATIVA ECO

MAZDA 3 5p 2.0 e-SKYACTIV X 186 CV EXCLUSIVE-LINE VS. TOYOTA COROLLA 200H GR SPORT

Eternos rivales

Los coches japoneses están de moda, especialmente por sus tecnologías híbridas, las cuales han ido evolucionando y adaptando a las necesidades de clientes. Mazda 3 y Toyota Corolla son dos buenos ejemplos de lo que hablo, y también dos grandes rivales. Los ponemos a prueba.

EDUARDO LAUSÍN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

MAZDA 3 5P 2.0 e-SKYACTIV X 186 CV EXCLUSIVE-LINE

TIPO DE MOTOR	Gasolina MHEV, 4 cilindros en línea, compresor
CILINDRADA	1.998 cm³
POTENCIA	186 CV a 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	240 Nm a 4.000 rpm
V. MÁXIMA	216 km/h
ACELERACIÓN	8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,4 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.460 / 1.795 / 1.435 mm
NEUMÁTICOS	215 / 45 R 18
PESO EN VACÍO	1.359 kg
MALETERO	358 - 1.026 l
PRECIO	31.950 €
GAMA DESDE	27.050 €
CUOTA RENTING	n.d.
LANZAMIENTO	Abril de 2021

*Consultar condiciones en mazda.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

SE PUEDE ELEGIR CON CAMBIO MANUAL O AUTOMÁTICO

PRECIO: 31.950 €

Design Pack 1.100 €

Iluminación LED De serie

Toyota está viviendo una particular era dorada. La razón es simple: están en el momento adecuado en el lugar adecuado. Han sido los pioneros en tecnología híbrida, lo que no solo les ha permitido evolucionarla y perfeccionarla, sino que han encontrado un hueco en el mercado al que, precisamente ahora, todos quieren entrar. Uno de sus últimos productos, o al menos uno de los últimos en recibir una puesta al día es el Corolla, y estoy seguro que en una conversación aleatoria sobre este coche saldrán a relucir palabras como calidad, bajo consumo, etiqueta Eco y fiabilidad.

Todos estos atributos son compartidos con el vehículo con el que lo comparamos, el Mazda 3, que a su manera ha logrado sacar a la venta un producto que ofrece teóricamente lo mismo, pero en un formato radicalmente distinto. De hecho, quizás en lo único que se parecen es en que ambos son dos compactos de menos de 4,5 metros.

¿DEPORTIVOS?

Frente a frente, ambos apuestan por un diseño rompedor, o al menos fuera de los cánones habituales de diseño en un segmento tan respetado y popular como es este. Mazda tira por un diseño más deportivo, mientras que Toyota arriesga con formas más rebuscadas. Son, en cualquier caso, dos coches que llaman la atención.

Por dentro se cambian las tornas. El Mazda 3 presenta un estilo más clásico, de líneas horizontales, que gustará más a aquellos que añoran los diseños de antaño. Se acompaña de una calidad aparente verdaderamente buena, aunque la construcción no me parece tan sólida como la del Corolla. Es un coche algo mejor hecho, más robusto: destaca la ausencia de grillos o el tamaño y tacto de los botones. No es tan agradable a la vista y al tacto, pero da una impresión muy buena de calidad.

De lo que no hay duda es que ambos son dos coches equipadísimos, con lo último en tecnología de confort y seguridad, especialmente en estos acabados tope de gama, donde prácticamente todo es de serie (ver fichas). Por contra, ni uno ni otro están a la altura de los mejores en su clase en cuanto a rendimiento de sistemas. Me refiero, por ejemplo, a sus multimedia, suficientes, pero a los que se les echa en falta mejor rendimiento, más funciones y, sobre todo, una interfaz algo más atrac- →

FICHA TÉCNICA

TOYOTA COROLLA 200H GR SPORT

TIPO DE MOTOR	Híbrido eléctrico-gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
CILINDRADA	1.987 cm³
POTENCIA	196 CV
PAR MÁXIMO	n.d.
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	7,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,6 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.370 / 1.790 / 1.460 mm
NEUMÁTICOS	225 / 40 R 18
PESO EN VACÍO	1.460 kg
MALETERO	313 - 1.004 l
PRECIO	35.800 €
GAMA DESDE	30.200 €
CUOTA RENTING	n.d.
LANZAMIENTO	Octubre de 2022

*Consultar condiciones en toyota.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

La iluminación es en tecnología LED de serie, pero Mazda ofrece una adaptativa más avanzada en opción.

Las llantas de serie son en 18", pero el Design Pack ofrece un acabado distinto para las mismas, en negro.

No tiene uno de los mejores maleteros de su clase precisamente, aunque en este caso barre por completo a su competidor.

tiva. Si esto no fuera un problema o no le prestamos demasiada atención, no supone mayor inconveniente. Aún con todo, es digno de mencionar que Mazda mantenga un control físico circular en la consola central para el manejo del multimedia, que hace mucho más fácil la navegación entre menús (de hecho, en marcha el sistema bloquea el accionamiento táctil de la pantalla en favor de la seguridad).

ALGO PEQUEÑOS

Pasando a otro tema, son dos coches de tamaño estándar en su segmento, pero también son de los más justos en cuanto a habitabilidad. Las plazas traseras son parecidas y no dejan viajar cómodo a cuatro pasajeros de más de

El Mazda es de los pocos vehículos de su clase que no aplica la turboalimentación.

1,85 m de altura. El Mazda 3 se siente un poco más angosto por el grosor de su pilar C, por lo que quizás sea un coche menos recomendable para transportar pasajeros en la fila trasera.

Por contra, este modelo saca pecho si comparamos sus maleteros, y es que la diferencia es sustancial. Anuncia 358 litros por los escuetos 313 del Corolla, que tiene un doble fondo mucho más limitado. Eso sí, ambos ofrecen carrocerías alternativas más capaces: Mazda 3 propone un elegante sedán mientras que Corolla dispone de una más versátil carrocería familiar.

HÍBRIDOS, PERO...

Para terminar, ambos ofrecen mecánicas híbridas, pero aun así hay fuertes diferencias. Empezando por el Mazda, acude a un motor 2.0 alimentado por compresor con apoyo eléctrico. Obtiene la etiqueta Eco y asocia una transmisión que puede ser manual o automática. Esta unidad de prueba es manual y es una combinación al mismo tiempo divertida y eficiente. El consumo medio en la prueba ha sido de 7 l/100 km, una cifra →

LA CALIDAD VISUAL Y AL TACTO SON EXCEPCIONALES. FALTA, ESO SÍ, ALGO DE CONTRASTE

De serie es manual, pero opcionalmente se puede equipar una caja automática de 6 relaciones.

1 El cuadro de mandos es parcialmente digital y se lee muy bien. El ordenador de a bordo es muy simple. **2** Por suerte aún mantiene una serie de botones físicos de control que evitan pasar por la pantalla. **3** El multimedia ha mejorado recientemente y es correcto, pero no está a la altura de los mejores por rendimiento y contenido.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; frenada de emergencia automática; control de velocidad de crucero adaptativo; detector de fatiga; control de ángulo muerto; lector de señales de tráfico; asistente de luces de carretera; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; climatizador bizona; Head-up Display; cuadro de mandos con pantalla digital; multimedia con pantalla táctil de 10,25"; navegador; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior y conductor fotosensibles; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros calefactables; freno de estacionamiento automático y llantas de 18".

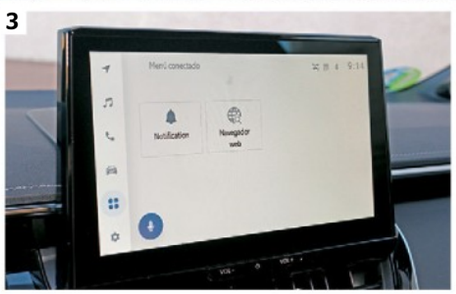
OPCIONES Pintura metalizada (500 €); Design Pack: incluye llantas de 18" en negro blillante, faros Full LED adpatativos, lunas traseras sobretintadas, luz diurna LED y pilar B en negro (1.100 €); Driver Assistance&Sound Pack: incluye detector de fatiga con cámara, detector de tráfico delantero, cámaras de visión 360º y sonido Bose 12 altavoces (1.510 €) y techo solar (722 €).

INTERIOR MUY CÓMODO, AUNQUE LA FILA TRASERA ES UN POCO ANGOSTA

EL ASPECTO ES MÁS BÁSICO, PERO LA SOLIDEZ QUEDA FUERA DE DUDAS

El cambio estilo variador 'mata' un poco la experiencia, pero es muy eficiente.

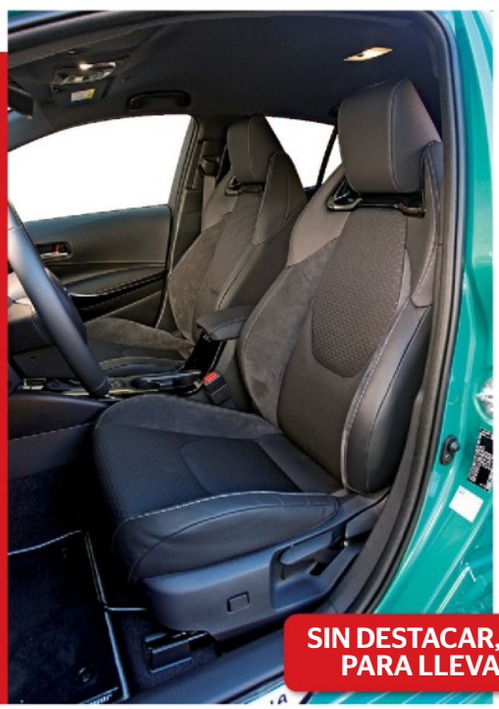
1 El cuadro digital es nuevo y configurable, pero me parece bastante complicado de manejar. 2 Tiene algunos modos de conducción que afectan al funcionamiento de elementos como el motor. 3 El multimedia es una de las grandes mejoras de esta actualización. Es completo y rinde bien, si bien la interfaz se me antoja algo 'pasada'.



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; frenada de emergencia automática; control de velocidad de crucero adaptativo; asistente de luz de carretera; lector de señales de tráfico; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 10,5"; navegador; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; retrovisor interior fotocromático; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos calefactables; freno de estacionamiento automático y llantas de 18".

OPCIONES Pintura metalizada (600 €) y Pack GR Sport Premium: incluye alerta de tráfico trasero, control de ángulo muerto, faros adaptativos, Head-up Display, techo panorámico practicable, tapicería en cuero GR SPort y sonido Premium JBL 8 altavoces (5.500 €);



SIN DESTACAR, ES UN COCHE ALGO MEJOR PARA LLEVAR PASAJEROS TRASEROS

El Corolla solo se comercializa como híbrido. Hay dos motores, uno de 140 CV de potencia y este de 196.

moderada, pero a cambio se trata de un motor con pocos bajos. Si a esto le sumamos unos desarrollos de cambio muy largos, tendremos que elevar mucho el régimen para obtener respuesta, lo que invita a optar por el cambio automático, más cómodo.

El Corolla es automático sí o sí, y bastante más reactivo que este Mazda. De hecho, aunque es ligeramente más potente, es también notablemente más rápido que su competidor. La fórmula Toyota es la clásica, pero revisada. Es decir, combina un motor gasolina de alta eficiencia con otro eléctrico capaz de mover el coche por sí solo. Esto tiene dos ventajas. La primera es que el refinamiento es mayor a baja velocidad. Y la segunda es que en eficiencia es difícil de superar, con medias de gasto por debajo de los 6 l/100 km, menos aún en ciudad. La pega es el cambio de múltiples velocidades (a los mandos es como un variador) que, aunque ha mejorado su funcionamiento, no deja de ser algo intrusivo en fuerte aceleración.

Al margen, son dos coches con una puesta a punto equilibrada. Me gusta la sobriedad del Corolla, casa muy bien con su filosofía, pero me quedo con el tacto más directo y deportivo del Mazda. No es excesivamente firme y logra involucrar más al conductor sin alterar el confort. ■

EL PROBADOR OPINA

Me gusta el equilibrio del Corolla, así como su eficiencia, en especial en ciudad. Sin embargo, es un producto bastante más caro que su competidor. El Mazda abruma por su puesta a punto, pero ni la eficiencia ni, sobre todo, la respuesta del motor, hacen sombra al modelo de Toyota. Lo bueno es que va muy bien equipado por menos dinero.

La iluminación LED es de serie y estrena diseño de luces. Hay, opcionalmente, faros adaptativos.

El catálogo de llantas se limita a estas de 18" para este acabado GR Sport. Son, en cualquier caso, más que suficientes.

Donde sigue 'pinchando' el Corolla es en su maletero, muy escaso en su clase. Mejor en eso, hay un Corolla con carrocería familiar.

BMW X1 xDrive25e vs. BMW 225e xDrive ACTIVE TOURER

Mundos paralelos

La misma propulsión híbrida enchufable de última generación da vida a dos modelos compactos que pueden rivalizar dentro de BMW. Uno, de tipología SUV y tamaño ligeramente mayor; otro, con fisonomía monovolumen más en desuso, pero tan habitable o más que su hermano y rival de la casa.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

BMW X1 xDrive25e

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.499 cm^3
POTENCIA	136 CV a 4.000 rpm
PAR MÁXIMO	230 Nm a 1.500 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA MÁX.	109 CV
PAR MÁXIMO	247 Nm
BATERÍA	Ión-litio, 16,3 kWh
AUTONOMÍA EV	83 km
POTENCIA COMBINADA	245 CV
PAR MÁXIMO COMBINADO	477 Nm
V. MÁXIMA	190 km/h
ACELERACIÓN	6,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	0,8 l/100 km; 17,2 kWh/100 km
MEDIDAS	4.500 / 1.845 / 1.630 mm
NEUMÁTICOS	205 / 65 R17
PESO EN VACÍO	1.930 kg
MALETERO	490-1.495 litros
PRECIO	55.250 €
GAMA DESDE	44.200 €
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Noviembre de 2022

*Consultar condiciones en bmw.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

CARROCERÍA SUV ALGO MÁS LARGA, ANCHA Y ALTA

PRECIO: 55.250 €

Portón eléctrico De serie

Acabado xLine 2.961 €

En un mercado cada vez más diversificado no es extraño ver cómo un fabricante se hace la guerra en casa. No lo digo en sentido negativo, sino más bien como representación de una oferta cada vez más variada que a veces se superpone. Es el caso de los compactos de BMW X1 y Serie 2 Active Tourer.

Sin embargo, aunque comparten muchas cosas y han sido lanzados en periodos cercanos, encontramos características singulares para ayudar a la elección. El X1 responde al concepto SUV, más demandado. Coche para todo que, comparado con su hermano de marca, impone mayor polivalencia para circular por todo tipo de superficies gracias a una altura libre al suelo superior.

Además, el todocamino bávaro arroja cotas exteriores ligeramente más grandes, alcanzando por ejemplo 4.500 mm de largo, frente al cuerpo más compacto del Serie 2 Active Tourer en esta medición y, sobre todo, en altura (es 54 mm más bajo).

CATEGORÍAS DISTINTAS

Comparado con el tirón del segmento que representa el X1, el Active Tourer cobra protagonismo en segundo plano: su fisonomía monovolumen comienza a ser un rara avis del mercado. Y eso que, por otra parte, esa silueta juega a su favor para aprovechar bien el espacio y ofrecer amplitud holgada para cuatro adultos; de ir un quinto en la plaza central hay que destacar que ahí la anchura no va sobrada, su asiento es más duro y molesta el grueso del túnel central, males compartidos con el X1 aunque este dispone algún centímetro más entre filas y hasta el techo para ofrecer un espacio bastante bueno. Otro elemento que pierden en concreto estas versiones híbridas enchufables es la posibilidad de desplazar las butacas posteriores. Sí se puede reclinar el respaldo tirando de un cordón de tela.

Justo la electrificación de las unidades comparadas, pese las ventajas de las que hablaré después, tiene consecuencias en el maletero. Respecto a las variantes solo con motor de combustión, el X1 cede 50 litros, aunque sus 490 todavía dan mucho juego. El Serie 2 Active Tourer plug-in baja de 470 a 407 litros. El segundo cuenta con un umbral de acceso más cómodo y bajo; ambos vienen de serie con apertura eléctrica del portón.

En el interior comparten el nuevo entorno de control de BMW que supone un importante cam- →

FICHA TÉCNICA

BMW 225e xDrive ACTIVE TOURER

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.499 cm³
POTENCIA	136 CV a 4.000 rpm
PAR MÁXIMO	230 Nm a 1.500 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA MÁX.	109 CV
PAR MÁXIMO	247 Nm
BATERÍA	Ión-litio, 16,3 kWh
AUTONOMÍA EV	88 km
POTENCIA COMBINADA	245 CV
PAR MÁXIMO COMBINADO	477 Nm
V. MÁXIMA	195 km/h
ACELERACIÓN	6,7 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	0,8 l/100 km; 16,1 kWh/100 km
MEDIDAS	4.386 / 1.824 / 1.576 mm
NEUMÁTICOS	205 / 65 R16
PESO EN VACÍO	1.900 kg
MALETERO	406-1.370 litros
PRECIO	50.100 €
GAMA DESDE	39.950 €
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Octubre de 2021

*Consultar condiciones en bmw.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

SE CONDUCE CASI COMO UNA BERLINA COMPACTA

Los faros más avanzados con funciones adaptativas van aparte, de manera individual o integrados en paquete.

La unidad probada viene con acabado xLine y llantas de 18"; aquí recurre al catálogo opcional en medida de 19.

Pierde algo de maletero frente a la versiones térmicas, pero es muy práctico.

bio con lo anterior, apostando por menos botones y más pantalla. A mi juicio, no es más funcional porque antes podías encontrar diferentes funciones sin desviar tanto la vista de la carretera, como el climatizador, el selector de modos de conducción o el siempre práctico mando multifunción para gestionar todo el multimedia.

MUCHA CALIDAD

En cualquier caso, la doble pantalla integrada en un mismo marco (BMW Curved Display), de excelente resolución y fluidez del sistema (y con un control por voz natural que funciona realmente bien), así como la consola flotante donde se ubica la leva de cambio automático (libera más huecos útiles) imponen el nuevo ecosistema de la marca, culminado con una calidad de fabricación muy alta.

Pueden cargar en wallbox a 7,4 kW (en 2,5 horas) o en toma doméstica a 2,3 kW (cargado en menos de 8 horas).

Aparte, plataforma y mayoría de los motores ofertados son comunes para los dos alemanes, por lo que las impresiones del combinado gasolina/eléctrico que aquí montan es válido para ambos. Se trata del primer escalón híbrido enchufable de la gama, basado en un motor turbo de tres cilindros de 136 CV y en un propulsor eléctrico de 109; el trabajo conjunto depara 245 CV (hay un xDrive30e que llega a los 326), cifra elevada y responsable de un rendimiento notable, más allá de pequeñas diferencias con la ficha técnica en la mano que en marcha son imperceptibles. Esto es, algo más punta y aceleración y mejor consumo en el Active Tourer, cuya carrocería un poco más compacta, aerodinámica y ligera le favorece.

La respuesta del conjunto mecánico es bastante poderosa, aunque cuando ya no hay batería no se muestran tan enérgicos. La interacción entre los motores es muy buena, sin tirones, y la gestión de la batería es idónea para que prevalezca el uso eléctrico a baja y media velocidad (el con- →

LIMITA AL MÁXIMO LOS BOTONES FÍSICOS Y APUESTA POR GRANDES PANTALLAS; CALIDAD DE FABRICACIÓN, MUY ALTA

La nueva consola libera huecos útiles, pero pierde el mando multifunción de otras generaciones.

1 El cuadro de relojes se ve con un contraste y una resolución magníficos. **2** El cambio de doble embrague y 7 marchas actúa con rapidez; hay levas par uso secuencial. **3** Junto a los relojes, el BMW Curved Display asocia otra pantalla muy buena y con funciones muy numerosas que merecen algo de entrenamiento.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero con función de frenado; BMW My Modes con Personal, Sport y Efficient; faros LED; portón trasero eléctrico; sensores de aparcamiento con cámara trasera; climatizador bizona con salidas traseras; paquete de iluminación; pantallas BMW Live Cockpit Plus con BMW Curved Display; BMW Operating System 9 con navegación y servicios Connected Drive.

OPCIONES Pintura metalizada (1.014-3.041 €); xLine: incluye llantas de 18" y tapicería cuero sintético Veganza perforado (2.961 €); llantas de 19" (1.025 €); cuero sintético (968-2.164 €); Paquete Travel: incluye cristales tintados, red separación maletero y techo panorámico (2.107 €); Innovation Package: incluye acceso confort, asistente de luz de carretera, faros LED adaptativos, Head-up Display, Parking Assistant Plus con Remote 3D View y BMW Drive Recorder, Driving Assistant Plus, paquete retrovisores, BMW Live Cockpit Professional y cargador inalámbrico (3.644 €); volante calefactable (228 €); asientos calefactables (398 €) y eléctricos con memoria (968 €); sonido Harman/Kardon (740 €); suspensión adaptativa M (786 €) y freno material compuesto M (1.708 €).

LA BATERÍA DEL SISTEMA PHEV IMPIDE EQUIPAR BANQUETA TRASERA DESPLAZABLE

EN ACTIVE TOURER, EL HEAD-UP DISPLAY ES POR LÁMINA; QUEDA MUY CERCA DE LOS RELOJES

En marcha, es más farragoso que antes actuar sobre modos de conducción o climatizador.

1 Hay diferentes patrones de visualización a elegir, aunque el diseño no enamora. **2** La función Sport Boost, manteniendo brevemente la leva de cambio izquierda, facilita durante 10 segundos la mayor potencia disponible. **3** Multimedia de última generación, muy avanzado. La integración del climatizador en pantalla, más discutible.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero con función de frenado; BMW My Modes con Personal, Sport y Efficient; faros LED; portón trasero eléctrico; sensores de aparcamiento con cámara trasera; climatizador bizona con salidas traseras; paquete iluminación; pantallas BMW Live Cockpit Plus con BMW Curved Display; BMW Operating System 9 con navegación y Connected Drive.

OPCIONES Pintura metalizada (888-1.775 €); Paquete M Sport: incluye llantas de 17", interior Alcantara/Veganza, asientos deportivos y suspensión adaptativa M (4.157 €); llantas de 18" (922 €); tapicería de cuero (1.006-2.249 €); Paquete Travel: incluye cristales tintados, red separación maletero y techo panorámico (1.936 €); Innovation Package: incluye acceso confort, asistente de luz de carretera, faros LED adaptativos, Head-up Display, Parking Assistant Plus con Remote 3D View y BMW Drive Recorder, Driving Assistant Plus, paquete retrovisores, BMW Live Cockpit Profesional y cargador inalámbrico (3.758 €); volante calefactable (228 €); Head-up display (695 €); asientos calefactables (399 €) y faros LED adaptativos (1.070 €).

BUENA COMODIDAD Y ESPACIO A BORDO, AUNQUE PENSANDO EN CUATRO OCUPANTES

Comparte idéntico sistema eléctrico. La toma de carga está en la parte delantera izquierda.

ductor puede actuar sobre diferentes modos de conducción para elegir una marcha eléctrica o híbrida, y para preservar batería).

La autonomía eléctrica o EV anunciada no dista mucho de la que es posible alcanzar en la práctica, en torno a unos buenos 80 km gracias a una batería más grande que en la generación anterior. Al mismo tiempo, el consumo puede ser asumible, incluso sin energía a bordo: el tricilíndrico, eso sí, sin el ímpetu del soporte eléctrico, trabaja por sí solo sobre 7 l/100 km. Si tiramos de enchufe y planteamos una utilización a la par entre los dos propulsores el gasto baja de 5 litros con un consumo de batería de 5 a 7 kWh/100 km.

PLUG-IN Y 4X4

Sin duda, un combinado al que se puede sacar mucho partido en entornos urbanos y que siempre asocia tracción total, otro plus. De hecho, en Active Tourer solo es posible así.

Las diferencias dinámicas son pequeñas y en los dos prevalece una calidad de rodadura soberbia. Quizá el Serie 2 ruede con más aplomo y agilidad, aunque uno y otro brindan una conducción de muchos quilates, a la cabeza de sus respectivos segmentos. ■

EL PROBADOR OPINA

Dos buenos sello CERO de la DGT con muchas posibilidades y autonomía EV interesante. Me decantaría por el X1 por su mayor versatilidad y espacio un poco más capaz, aunque también hay que valorar un precio 5.000 € por encima del Active Tourer. En ambos piensa en seguir sumando para ampliar equipamiento de serie.

LED adaptativos, por 1.070 €, con luz de carretera antideslumbramiento, de ciudad, cruce, lateral...

La terminación M Sport suma llantas de 17", entre otros muchos elementos. Estas son de 18 del listado opcional.

El umbral de carga es más cómodo, aunque el maletero, bueno, es algo menor al del X1. Hay un pequeño doble fondo para cables.

FIAT 500e 70 kW 95 CV vs. MICRO MICROLINO

Iconos del siglo XXI

Parece que la era eléctrica nos prepara un sin fin de sorpresas a nivel diseño. Quizás sea la intención de conectar con el pasado, la búsqueda de atención o la liberación que supone para los diseñadores prescindir de un voluminoso motor térmico. Dos claros ejemplos son estos.

EDUARDO LAUSÍN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

FIAT 500e 70 kW 95 CV

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	70 kW (95 CV)
PAR MÁXIMO	220 Nm
BATERÍA	Iones de litio, 23,7 kWh
AUTONOMÍA	190 km
TIEMPO CARGA	n.d.
V. MÁXIMA	135 km/h
ACELERACIÓN	9,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	13 kWh/100 km
MEDIDAS	3.632 / 1.683 / 1.527 mm
NEUMÁTICOS	185 / 65 R15
PESO EN VACÍO	1.330 kg
MALETERO	185 litros
PRECIO	29.000 €
GAMA DESDE	29.000 €
CUOTA MENSUAL*	n.d.
LANZAMIENTO	Octubre de 2020

*Consultar condiciones en fiat.es

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

Sobre los años 2000 vivimos, quizás, la primera era neoretro. En aquella época aparecieron reinventados iconos como el New Beetle, el MINI, pero también el nuevo Fiat 500 que ha dado a la marca italiana muchas alegrías durante más de una década. Y las sigue dando. No en vano, ni la propia Fiat ha escapado a la movilidad eléctrica, y el propio 500 ha caído en sus garras. Frente al anterior, evoluciona en diseño (ambos se venden en paralelo), pero su tecnología es completamente diferente.

El 500 es, desde hace ya unos pocos años, 100% eléctrico, y tiene todo el sentido. Es un coche de ámbito puramente urbano, principalmente por sus contenidas dimensiones: mide apenas 3,63 m. Con la llegada de este vehículo no han sido pocas las alternativas urbanitas 100% eléctricas que han ido llegando al mercado, entre ellas el mencionado MINI, recién estrenado. Pero no es la única.

UNA VUELTA DE TUERCA

Micro es una empresa suiza que se propuso revivir otro icono, el Isetta. Y vaya si lo ha hecho. Aprovechando esta segunda ola neoretro y, no nos engañemos, aprovechando también el paso a la movilidad eléctrica, Micro presenta su Microlino.

Mantiene, como el 500, la forma y silueta del modelo original y, en este caso, apenas aumenta su tamaño. Es mucho más pequeño que su aquí rival, mide un metro menos, pero en seguida comprenderás que son dos coches que poco tienen que ver. Por ejemplo, el Microlino es un estricto biplaza al que se accede por una puerta frontal (todo el morro hace las veces de puerta), mientras que el más polivalente 500 es un 4 plazas que dispone, opcionalmente, de una carrocería 3+1, que añade una media puerta extra de apertura invertida en el lateral derecho. Esto daría como ganador en términos de habitabilidad al 500 pero, ¿y si te digo que el diminuto Microlino tiene un maletero significativamente mayor? Son 183 frente a 230 litros, aunque no es una comparativa justa, pues el italiano puede abatir su fila trasera y barrer a su rival.

BÁSICO FRENTE A...

Y es que el Microlino es un coche de contrastes. Es un vehículo muy básico. Y me refiero tanto a la acalidad de cabados como al equipamiento. Por no tener no tiene ni →

FICHA TÉCNICA

MICRO MICROLINO

MOTOR	Eléctrico trasero
POTENCIA	12,5 kW (17 CV)
PAR MÁXIMO	89 Nm
BATERÍA	Iones de litio, 10,5 kWh
AUTONOMÍA	177 km
TIEMPO CARGA	3 horas (CA a 2,6 kW)
V. MÁXIMA	90 km/h (limitada)
ACELERACIÓN	5 s (0 a 50 km/h)
CONSUMO	n.d.
MEDIDAS	2.519 / 1.473 / 1.501 mm
NEUMÁTICOS	145 / 70 R13
PESO EN VACÍO	513 kg
MALETERO	230 litros
PRECIO	22.990 €
GAMA DESDE	22.990 €
CUOTA RENTING*	430 €/mes
LANZAMIENTO	Marzo de 2023

*Consultar condiciones en astaramove.com

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

La iluminación de serie no es en tecnología LED, pero se ofrece un paquete opcional que la incluye. Eso sí, es básica

La carrocería descapotable tiene un sobrecoste de 3.000 €. Es agradable en marcha y muy icónica.

El maletero es muy limitado y el acceso al mismo es bastante complicado en esta versión descapotable.

aire acondicionado o un sistema multimedia más allá de nuestro propio smartphone. ¿Suficiente? Depende. Quizás para un uso diario simple sea más que justo, pero no olvidemos que el Microlino no tiene, por ejemplo, mucha más asistencia a la seguridad que el propio cinturón de seguridad.

El Fiat 500 es un coche mucho más completo, incluso esta versión de acceso. Alerta por cambio involuntario de carril, control de crucero, detector de fatiga, frenada de emergencia automática... Y eso hablando de seguridad, pero es que también hay multimedia con pantalla táctil de 10,25", Android Auto y Apple CarPlay, aire acondicionado... Cosas que el Microlino no puede ni optar a tener. El tema es que, sí, este Fiat es

La carga marca la diferencia, con una potencia de hasta 11 kW en CA y de hasta 50 kW en CC.

bastante más caro que su competidor, pero ofrece mucho más a cambio.

Hagamos cuentas. El Fiat 500e tiene un precio base con descuento de 27.367 € y puede beneficiarse de hasta 7.000 € de ayuda MOVES III. Es decir, podemos llevárnoslo a casa por unos 20.000 €. El Microlino, por su parte, es un cuadriciclo ligero de categoría L7e, por lo que opta a una ayuda máxima de 2.000 €. Con un precio base de 22.990 €, su precio mínimo es de casi 21.000 €.

GRANDES DIFERENCIAS

Hasta ahora hemos visto que son dos coches realmente dispares, y eso que no hemos entrado en materia técnica. Ya he dado una primera pista, y es que el Microlino es un cuadriciclo ligero. Esto significa que se rige por unas normas distintas al turismo M1 que es el 500. Ambos son eléctricos, pero el modelo suizo genera solo 17 CV de potencia y está limitado por ley a 90 km/h. El italiano, por su parte, tiene un motor de 97 CV y supera los 130 km/h de punta. ¡Menuda diferencia! Bueno, eso sobre el papel, porque lo cierto es que las dis- →

ES UN COCHE MUY SENCILLO, PERO MÁS COMPLETO Y DE MEJOR CALIDAD QUE EL MICROLINO

El cambio por botón no es especialmente ergonómico, da lugar a equivocaciones.

1

2

1 El cuadro digital muestra un completo ordenador de a bordo. Interesante. 2 Hay incluso modos de conducción que afectan, y mucho, a la duración de la batería. 3 El multimedia de serie es ya de 10,25" y, aunque no tiene navegador, su rendimiento es bueno y tiene conexiones Android Auto y Apple CarPlay.

3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Airbags de conductor, pasajero, laterales delanteros y de cortina; asistente de frenada de emergencia; aviso de cambio de carril involuntario; control de velocidad; luces diurnas y pilotos traseros LED; cuadro digital con pantalla a color 7"; aire acondicionado y tapicería de tela con ribetes rojos.

OPCIONES Pintura metalizada (500 €); techo de lona practicable (3.000 €); Pack Style: incluye llantas de 16", taloneras en aluminio, kit cromado y faros FullLED (1.250 €) y pack Comfort: incluye sensores de parking delanteros y traseros, control de ángulo muerto, parabrisas calefactable, apoyabrazos central, asientos delanteros calefactables y banqueta trasera abatible 50/50 (1.250 €).

LAS PLAZAS TRASERAS SON MUY PEQUEÑAS, PERO AL MENOS TIENE

INTERIO BÁSICO Y MUY ESTRECHO. LAS CALIDADES SON BASTANTE JUSTAS

El salpicadero acompaña a la puerta cuando se abre. La única forma de acceder al coche es por la puerta frontal.

1 Cuadro digital que imita a un clásico cuadro de dos diales... pero que no muetra apenas información, ni siquiera la autonomía. **2** El cambio por ruleta es simple, pero algo lento para cambiar entre D y R. Tiene modo Sport. **3** No hay multimedia, sino una fina pantalla que da acceso al control del aire o a algunos otros ajustes. Nada más.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Luz diurna LED Infinity; faros LED; luces LED traseras; cuadro de mandos digital; pantalla central táctil de control; tomas USB; tapicería en tela y cuero vegano; techo de lona practicable manual; cierre de puerta soft close; pintura en color mate; carga en corriente alterna a 2,6 kW y tapacubos.

OPCIONES Pintura a elegir (400 - 850 €).

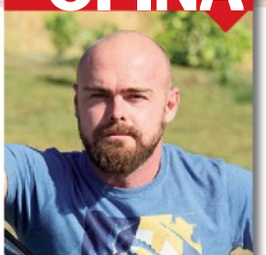
ES BIPLAZA, PERO SU MALETERO ES MÁS GRANDE Y EL ACCESO, CÓMODO

LA MECÁNICA ES MUY RUIDOSA Y MOLESTA A ALTA VELOCIDAD

cretas cifras del Microlino se difuminan en entorno urbano. Es poco potente pero también es liviano, y su aceleración hasta 50 km/h es voluntariosa y más que suficiente para moverse al ritmo del tráfico. Incluso en carretera de circunvalación se comporta... siempre que tenga carga, porque según va bajando de, aproximadamente, un 40%, el rendimiento se ve seriamente afectado.

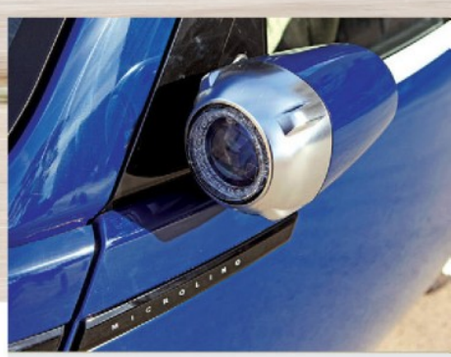
Eso no ocurre en el Fiat 500, que va 'sobrado' en ciudad y fuera de ella, y si necesitáramos más hay todavía una versión más potente. Versión, por cierto, que asocia una batería de mayor tamaño. La de este 500 básico le permite rodar hasta 190 km por carga, que son más bien 150 en condiciones reales. En este sentido no anda tan lejos del Microlino, que rueda en torno a 120 km por carga en ciclo mixto. La gran diferencia es que este último no ofrece carga rápida en CC ni tampoco una gran potencia en CA (2,6 kW). El Fiat hace mejor los deberes y propone una potencia de 11 kW en CA y de hasta 50 kW en CC, por lo que aumenta considerablemente su rango de uso. ■

EL PROBADOR OPINA



Son coches dispares, pero quizás enfocados a un público similar: aquel que quiere un coche para uso exclusivamente urbano. El Fiat es mucho más coche y, en el fondo, no es mucho más caro. Ahora bien, como capricho el Microlino no tiene rival y, en ciudad, su usabilidad es mucho mayor de lo que pueda parecer.

La carga se efectúa a una potencia máxima de 2,6 kW, lo que limita mucho su rango fuera de la ciudad.



Quizás lo más tecnológico que propone este Microlino es la iluminación LED, de serie.

No hay llantas de aleación, sino estas llantas básicas de 13" cubiertas por unos tapacubos de estilo retro.

El techo de lona es muy simple y de accionamiento manual, pero es de serie en el Microlino.

COMPARATIVA ECO

CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID 136 AUT. MAX vs. SSANGYONG KORANDO G15T 4X4 AUT. LIMITED

Llenos de personalidad

ENLACE AL CANAL
x.com/byneontelegram
o escanea el código con

Con el C5 Aircross y su singular apuesta por el espacio y el confort, Citroën se hizo su propia parcela entre los SUV compactos. Ssangyong hizo lo propio con el Korando a base de precio, espacio, buenas dotes camperas... Ambos son ya veteranos, pero siguen destacando sobre su enorme competencia gracias a su fuerte personalidad.

ÁLVARO RUIZ PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID 136 AUT. MAX

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	136 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	230 Nm a 1.750 rpm
V. MÁXIMA	200 km/h
ACELERACIÓN	n.d.
CONSUMO	5,7 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.500 / 1.840 / 1.654 mm
NEUMÁTICOS	225 / 55 R 18
PESO EN VACÍO	1.606 kg
MALETERO	580-720/1.630 litros
PRECIO	37.850 €
GAMA DESDE	27.385 €
CUOTA RENTING	570 € / mes
LANZAMIENTO	Noviembre de 2023

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

Hay tantos todocaminos en la franja de los 4,50 metros de largo, es decir, en la categoría C-SUV, que es complicado que un modelo destaque sobre el resto, aunque no imposible. Algunos coches de esta categoría tienen más personalidad de lo habitual y así logran poner tierra de por medio frente a sus rivales. Es el caso de los protagonistas de este cara: Citroën C5 Aircross y Ssangyong Korando. El primero apuesta por el confort y el espacio más que cualquiera de sus adversarios, mientras el segundo es de las mejores opciones de su clase al abandonar el asfalto.

Ambos son veteranos, tanto que aterrizaron incluso antes de la pandemia, pero su fuerte personalidad sigue intacta y les permite seguir 'en la pomada', pese a que el segmento se ha llenado de novedades a lo largo de los últimos años, muchas llegadas de China. El truco para aguantar el paso del tiempo, más allá de ese ADN tan singular, es que se mantienen actualizados gracias a puestas al día que han recibido todo este tiempo, especialmente el francés.

ELECTRIFICADO

Hace meses, Citroën renovó el C5 Aircross con nuevo diseño exterior e interior, más tecnología y mejoras en cuanto a ajustes y calidad del habitáculo. A esta actualización se sumó poco después la incorporación de una inédita mecánica electrificada: la versión Hybrid 136 que combina el conocido motor de gasolina 1.2 turbo de 3 cilindros (actualizado con cadena de distribución en vez de correa) con sistema híbrido ligero sobre red eléctrica de 48 V y caja de cambios automática e-DSC6 de doble embrague. Normalmente, este tipo de motorizaciones se llaman micro híbridas, pero en este caso conviene más decir que es híbrida ligera porque la parte eléctrica tiene más protagonismo de lo habitual, hasta el punto de compartir más con las mecánicas híbridas convencionales que con las MHEV.

Me explico: en la mayoría de MHEV la parte eléctrica apenas se nota (o directamente no se nota), y en la práctica sirve para obtener la etiqueta ECO de la DGT arañando décimas al tándem gasto/emisiones. En cambio, el perfil eléctrico juega un papel relevante en el conjunto Hybrid 136 del C5 Aircross. Por supuesto, también brinda la etiqueta ECO al SUV galo, pero se nota tanto en conducción como en consumo. No llega al nivel de un híbrido, pero permite circu- →

FICHA TÉCNICA

SSANGYONG KORANDO G15T 4X4 AUT. LIMITED

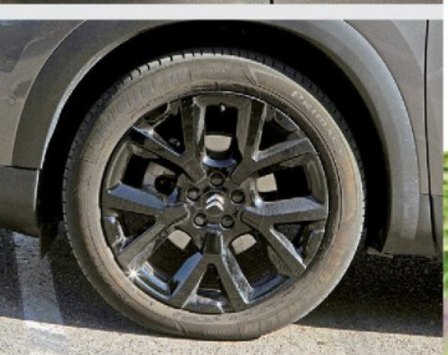
TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.497 cm³
POTENCIA	163 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	280 Nm a 1.500 rpm
V. MÁXIMA	189 km/h
ACELERACIÓN	N.D.
CONSUMO	8,6 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.450 / 1.870 / 1.620 mm
NEUMÁTICOS	235 / 50 R 19
PESO EN VACÍO	1.612 kg
MALETERO	423-1.248 litros
PRECIO	37.400 € (dto. 31.900 €)
GAMA DESDE	26.600 €
CUOTA RENTING	564 € / mes
LANZAMIENTO	Febrero de 2021

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

Faros ECO LED: Citroën utiliza la palabra ECO para los LED básicos; la ilumación que proporcionan es solo correcta.



Llantas de serie de 18". Estas de 19 son opcionales (Black Pack, por 519 €).

El maletero es enorme y puede ampliarse aún más avanzando los asientos traseros.

lar algunos metros en modo completamente eléctrico, por ejemplo, llaneando a punta de gas en ciudad; también es posible hacer maniobras, como aparcar o salir de un garaje, sin que arranque el propulsor de combustión.

Al volante, esto se traduce en mayor confort de marcha y, ojo, estamos hablando del C-SUV más cómodo, por lo que esta motorización encaja especialmente bien en él y contribuye a potenciar esa personalidad tan centrada en la comodidad, con el valor añadido del sello ECO mientras contiene un poco la 'sed' combinada, que ronda 6,5 l/100 km.

Sobre rendimiento, sus 136 CV, teniendo en cuenta que es un coche pesado, no le convierten en el más rápido de su tipo, pero son suficiente para no echar en falta más músculo casi nunca.

Da la impresión de que la parrilla también está iluminada, pero en realidad es un detalle decorativo.

EL KORANDO GASTA MÁS

El Ssangyong, con un motor más grande y potente (163 CV) y peso similar, es ligeramente más solvente, pero está a años luz del C5 Aircross Hybrid en cuanto a eficiencia. La versión analizada en estas páginas cuenta con el sistema de tracción total y eso, lejos de ayudar a contener consumos, penaliza. Es parte de la personalidad del coreano y un plus para quien necesite un coche más capaz en campo, entorno donde se muestra francamente competente, si bien ahí dispara todavía más la demanda de sin plomo, ya en versión 4x2 bastante gastona. De media se mueve en el entorno de los 9 l/100 km, por lo que los 50 litros de capacidad de depósito no cunden demasiado: es difícil hacer más de 500 km de una tirada.

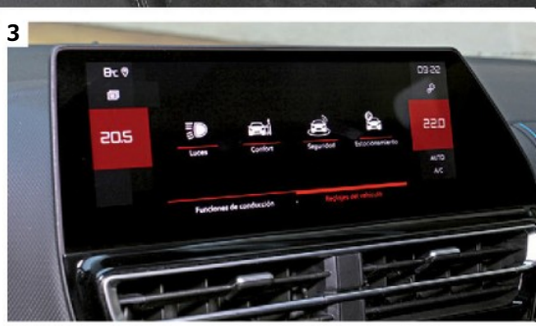
Lo bueno es que Ssangyong tiene plan B y da a elegir el mismo coche en versión GLP: por 2.750 € más incrementa notablemente la autonomía final gracias al tanque suplementario para gas licua- →

INTERIOR BIEN RESUELTO: MATERIALES DE CALIDAD, BUENOS AJUSTES Y ERGONOMÍA DE PRIMERA

El C5 Aircross Hybrid solo puede tener cambio automático, de doble embrague y 6 marchas.

1

2



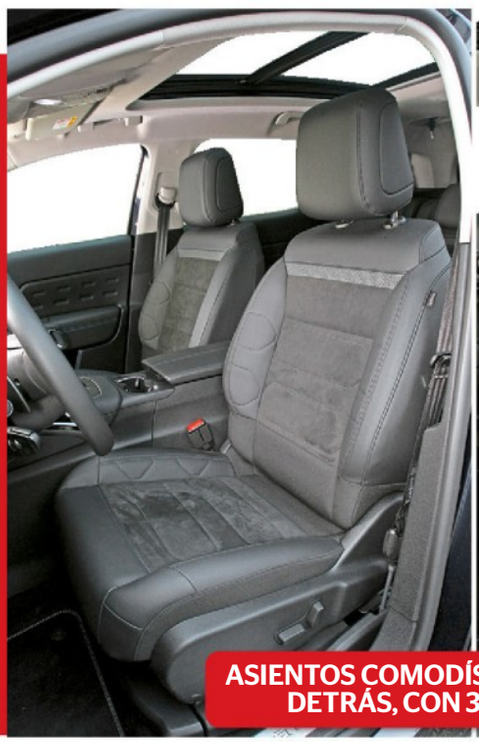
3

1 Cuadro digital configurable, personalizable y con mucha información. **2** Estas levas detrás del volante permiten cambiar de marcha de forma manual/secuencial. **3** Multimedia rápido y fácil de manejar: se complementa con botones físicos y ofrece la posibilidad de utilizar Apple CarPlay y Android Auto de forma inalámbrica.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Techo en color carrocería; llantas de aleación de 18" bitono diamantadas; faros antiniebla; faros ECO LED; cuadro digital en pantalla de 12"; climatizador automático bizona; lunas traseras sobretintadas; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; cámara de visión trasera; acceso y arranque manos libres; lunas laterales laminadas y acústicas; retrovisor interior electrocromo; retrovisores exteriores abatibles eléctricamente; sistema de navegación con pantalla táctil de 10" y Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; pack color cromado negro; pack Drive Assist y kit antipinchazos.

OPCIONES Pintura sólida o metalizada (de 311 a 675 €); Black Pack MHEV: incluye detalles exteriores en color Glossy Black y llantas de 19" en color negro (519 €); park assist: incluye cámara 360º y portón trasero motorizado con acceso manos libres (675 €); techo practicable panorámico (1.454 €); pack Grip con Hill Assist Descent Control y selector de modos de conducción offroad (363 €).



ASIENTOS COMODÍSIMOS DELANTE; MUY AMPLIO DETRÁS, CON 3 ASIENTOS INDIVIDUALES

BUENOS AJUSTES, PERO ABUSA DE PLÁSTICO DURO Y NEGRO PIANO

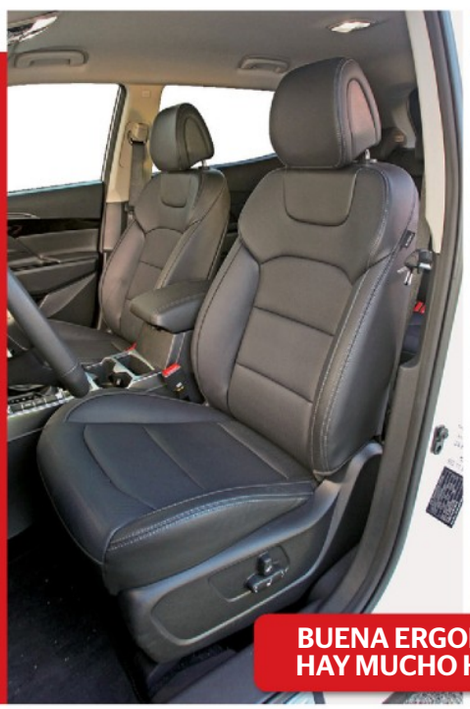
En el 4x4 el cambio solo es automático: 6 marchas y convertidor de par.

1 Cuadro digital; no es configurable, pero permite cambiar el diseño de su presentación. **2** El selector de modos de conducción autoriza elegir entre programas Normal, Sport y Winter. También bloquear el diferencial central. **3** Multimedia bastante desfasado por diseño y funciones, aunque al menos cuenta con Apple CarPlay y Android Auto, mediante cable.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Alarma antirrobo e inmovilizador; cámara de visión trasera; climatizador automático bizona; control de crucero; iluminación en llave de contacto; llave inteligente y botón de arranque; cuadro digital con pantalla de 10,25"; sensores de lluvia y luces; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 8", Apple CarPlay y Android Auto; tapicería de cuero; asiento del coductor con ajuste eléctrico iluminación interior LED; cristales tintados; retrovisores exteriores eléctricos con intermitente LED integrados, calefactables y plegables eléctricamente; faros full LED; llantas de aleación de 19"; rieles en el techo de color gris; techo solar eléctricamente practicable; control de descenso de pendientes; asistente de arranque en pendientes y sistema SASS: incluye frenado de emergencia autónoma, aviso de salida de carril, permanencia en carril, reconocimiento de señales de tráfico, aviso de avance de vehículo precedente, advertencia de fatiga y alerta de distancia de seguridad insuficiente.

OPCIONES Pintura metalizada (410 €)



BUENA ERGONOMÍA DELANTE; DETRÁS HAY MUCHO HUECO PARA LAS PIERNAS

A diferencia del Citroën, el Korando puede ser 4x4, pero de origen, como aquel, es de tracción delantera.

do de petróleo, permite moverse de forma más económica (el GLP estaba, al cierre de estas líneas, a 0,71 €/kg y la sin plomo 95, a 1,52) y porta la misma etiqueta ECO que el Citroën sin necesidad de acudir a electrificación.

EL C5 TIENE SUS TRUCOS

Precisamente, la apuesta de esta declinación del C5 Aircross por la electrificación es doble, pues recurre a ella a nivel mecánico y, opcionalmente, también para mejorar capacidad todoterreno. Sí, pues mientras el Ssangyong disfruta de tracción a las cuatro ruedas, el francés puede equipar Pack Grip (por 363 €) que agrega control de descenso de pendientes y modos de conducción extra desarrollados específicamente para pistas.

Aquí, a través de la electrónica estos modos de avance gestionan la entrega de par motor y el control de tracción para incrementar la motricidad sobre firmes delicados como barro, nieve o arena. No es tan eficaz como la tracción total del Korando, pero es más que suficiente para la mayoría de conductores, sobre todo, si combina neumáticos M+S. Al fin y al cabo, se trata de un SUV, no de un todoterreno puro y duro. Además, esta solución es más eficaz desde el punto de vista del consumo. ■

EL PROBADOR OPINA

Con la nueva mecánica híbrida ligera, el C5 Aircross llega a un público más amplio y gana polivalencia a través de la etiqueta ECO y de un consumo más ajustado, todo ello a un precio menor que el de las versiones híbridas enchufables y que el de rivales como el Korando, al que ya le van pesando los años.

Sin ser los mejores del segmento, estos faros LED iluminan bien. La característica firma luminosa trasera también es de diodos.

Las llantas de serie, de 19" de color negro, van montadas sobre neumáticos Hankook de generoso perfil: 235/50.

Va muy justo de maletero y su forma no es muy regular. Al verlo cuesta creer que la capacidad real corresponda con la oficial.

TOYOTA COROLLA TOURING SPORTS STYLE EDITION 140H vs. KIA CEED TOURER 1.6 PHEV DCT eMotion

Practicidad al cuadrado

Pocas opciones hay más versátiles que un compacto con carrocería familiar. Estos coches combinan espacio interior a raudales, a menudo más que un SUV equiparable, con dimensiones exteriores relativamente contenidas. Cuando el formato se cruza con la electrificación para ganar eficiencia, la practicidad se dispara.

ÁLVARO RUIZ PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

TOYOTA COROLLA TOUR. SPORTS STYLE ED. 140H

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea
CILINDRADA	1.798 cm³
POTENCIA	98 CV a 5.200 rpm
PAR MÁXIMO	142 Nm a 3.600 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA MÁX.	95 CV
BATERÍA	Ión-litio 0,85 kWh
AUTONOMÍA EV	n.d.
POTENCIA COMBINADA	140 CV
PAR MÁXIMO COMBINADO	n.d.
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	9,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,7 l/100 km
MEDIDAS	4.650 / 1.790 / 1.460 mm
NEUMÁTICOS	225 / 40 R18
PESO EN VACÍO	1.485 kg
MALETERO	598 / 1.606 litros
PRECIO	32.600 €
GAMA DESDE	27.500 €
CUOTA RENTING*	498 €/mes
LANZAMIENTO	Febrero de 2023

*Importe aproximado para 4 años y 25.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖✖✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖✖

TOYOTA ACTUALIZÓ EL COROLLA HACE UNOS MESES

PRECIO: 32.600 €

Llantas de 18" De serie

Pintura Azul Florida 600 €

El espacio es uno de los motivos por los que mucha gente decide comprar un SUV. Como son coches aparentemente voluminosos, se tiene la percepción de que también son grandes por dentro, pero lo cierto es que hay una opción más interesante a la hora de buscar amplitud, habitabilidad y espacio de carga: los familiares. Estos coches son la mejor alternativa para todos aquellos que no comulgan con la 'religión' SUV, prefieren conducir más pegados al suelo, necesitan la máxima practicidad y buscan un extra de eficiencia frente a los todocaminos.

Su diseño, más aerodinámico, y una altura libre al suelo menor respecto a los SUV también es sinónimo de mayor dinamismo, pero, sobre todo, de mayor eficiencia, más aún cuando recurren a motores electrificados, como el Toyota Corolla Touring Sports y el Kia Ceed Tourer aquí enfrentados.

Ambos han apostado por una fórmula sencilla e infalible para ganar espacio interior: alargar la carrocería de los compactos de 5 puertas de los que derivan. De esa forma mejoran ligeramente habitabilidad en las plazas traseras y multiplican capacidad del maletero: el del Toyota roza 600 litros de volumen, por lo que es más amplio que en la mayoría de SUV compactos, mientras que el del Kia, con 437, es correcto y muy aprovechable, pero juega en una liga inferior a la de aquel.

Es más espacio de carga del que da el Ceed convencional, pero en este tipo de coches es crucial la cavidad de carga y el Toyota es uno de los reyes de la categoría. Ahora bien, existe una posibilidad para que el Ceed Tourer tenga un maletero incluso más grande que el del Corolla: escoger la versión con motor de gasolina, que cuenta con 625 litros. Pero optar por esa declinación tiene por contrapartida que su mecánica no va electrificada, por lo que ha de conformarse con el sello medioambiental C de la DGT.

FICHA TÉCNICA

KIA CEED TOURER 1.6 PHEV DCT EMOTION

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea
CILINDRADA	1.580 cm^3
POTENCIA	105 CV a 5.700 rpm
PAR MÁXIMO	147 Nm a 4.000 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA MÁX.	61 CV
BATERÍA	Ión-litio 8,9 kWh
AUTONOMÍA EV	47 km
POTENCIA COMBINADA	141 CV
PAR MÁXIMO COMBINADO	265 Nm
V. MÁXIMA	171 km/h
ACELERACIÓN	10,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	1,5 l/100 km; 12,5 kWh/100 km
MEDIDAS	4.605 / 1.800 / 1.465 mm
NEUMÁTICOS	225 / 45 R17
PESO EN VACÍO	1.676 kg
MALETERO	437 / 1.506 litros
PRECIO	38.833 €
GAMA DESDE	24.405 €
CUOTA RENTING*	584 €/mes
LANZAMIENTO	Octubre de 2021

*Importe aproximado para 4 años y 25.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	✖✖✖
PRESTACIONES	✖✖
COMPORTAMIENTO	✖✖✖✖
CONSUMO	✖✖✖✖

CUESTIÓN DE ETIQUETA

El Ceed Tourer también está disponible con mecánicas micro híbridas que tienen la misma viñeta ECO de la DGT que el Corolla y que cuentan con un maletero de 512 litros. Sin embargo, la unidad comparada en estas páginas acude a un conjunto híbrido enchufable y porta distintivo CERO. Es una posibilidad que no existe en el japonés y que, a cambio, de comprometer la capacidad del →

COMO TODOS LOS KIA, CUENTA CON 7 AÑOS DE GARANTÍA

Toda la iluminación exterior es LED, incluidos los antiniebla, pero no hay posibilidad de faros matriciales.

Las llantas de serie son de 17", sin otras disponibles para este acabado. Van calzadas en gomas Michelin Primacy 3.

433 l

Maletero solo correcto. El de las versiones gasolina y MHEV es bastante más capaz.

maletero para dejar sitio a la batería del sistema híbrido enchufable, aporta por ventajas la citada etiqueta CERO y capacidad para recorrer más de 50 km en modo 100% eléctrico.

Teniendo en cuenta el planteamiento tan práctico de los compactos familiares (normalmente un coche así se compra por pura racionalidad), la pegatina azul de Tráfico y tener suficiente alcance eléctrico para cubrir desplazamientos cotidianos de casi cualquier conductor sin gastar una gota de combustible son cuestiones de especial relevancia por el plus que aportan en cuanto a versatilidad.

Bien es cierto que, como sucede con casi todos los plug-in, el rango homologado sin emisiones no se corresponde con el real, pero sí es posible hacer unos 40 km de esa forma con una carga completa. También como muchos PHEV, el Ceed no es compatible con recarga rápida: solo puede enchufar a una potencia máxima de 3,3 kW en corriente alterna, por lo que lo ideal es disponer de tiempo para llenarlo, por ejemplo, en casa durante la noche o en el trabajo durante la jornada laboral. El 'inconveniente' de ser híbrido enchufable es que conviene cargarlo a menudo (lo ideal es hacerlo a diario) para sacar todo el partido a su motorización combinada. En todo caso, cuando la autonomía eléctrica se agota el Ceed funciona como un híbrido convencional, es decir, como el Corolla, si bien es un coche bastante más pesado que el nipón, por lo que los consumos no son tan bajos (yendo así, unos 7 l/100 km reales) y el rendimiento se resiente, con menos intervención de la parte eléctrica.

Carga en corriente alterna a una potencia máxima de 3,3 kW; al completo exige cerca de 3 horas.

UN MECHERO

El Corolla, en cambio, siempre gasta lo mismo y siempre es igual de solvente. Aunque tiene la misma potencia que este Ceed, es →

BUENA CALIDAD, AJUSTES SÓLIDOS Y ERGONOMÍA ESTUDIADA; HAY BOTONES FÍSICOS PARA TODO

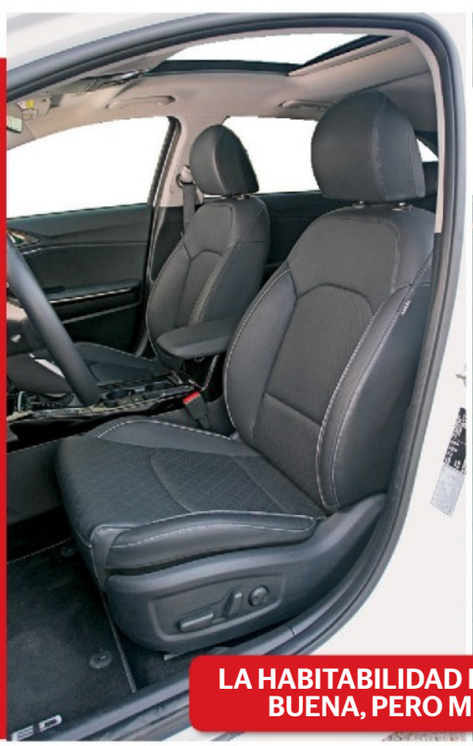
El cambio automático es de doble embrague. Es más rápido que el CVT del Toyota, pero menos suave.

1 Cuadro digital fácil de leer, con mucha información, pero solo cambia ligeramente de apariencia al variar el modo de conducción. **2** Parte de los asistentes se pueden gestionar desde el volante. **3** La pantalla multimedia se apoya en prácticos mandos físicos; falta que Apple CarPlay y Android Auto funcionen sin cable.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Pedales deportivos; volante en piel; ABS+EBD+BAS+ESC+VSM+HAC; freno de estacionamiento eléctrico; sistema de asistencia de frenada de emergencia con reconocimiento de peatones y ciclistas; barras de techo; faros full LED; faros antiniebla LED; pilotos traseros LED; llantas de aleación de 17"; lunas traseras sobreoscurecidas; retrovisores con intermitente incorporado, plegables, eléctricos y calefactables; sensores de luces; techo solar panorámico; alerta de ocupante de asiento trasero; asistencia para seguimiento y mantenimiento de carril; asistente de ángulo muerto; cámara trasera; cargador inalámbrico; climatizador bizona automático; control de crucero adaptativo con función Stop&Go; navegador Kia Connect con pantalla de 10,25"; cuadro digital de 12,3"; sensor de lluvia; sistema automático de asistencia al estacionamiento; acceso y arranque sin llave; reconocimiento de límites de velocidad; tapicería mixta tela y piel sintética y retrovisor interior electrocrómico.

OPCIONES Pintura sólida o metalizada (de 200 a 500 €) y Pack Premium: incluye asientos delanteros eléctricos, calefactables y ventilados (2.100€).



LA HABITABILIDAD EN LAS PLAZAS TRASERAS ES BUENA, PERO MEJOR PARA 2 QUE PARA 3

MUCHO PLÁSTICO, PERO LA CALIDAD ES CORRECTA Y TRANSMITE ROBUSTEZ

El cambio de variador continuo es comodísimo, especialmente en ciudad, pero provoca fuerte ruido motor ante aceleraciones contundentes.

1 Tras su última actualización ha estrenado un cuadro digital bastante configurable y completo 2 Hay 3 modos de conducción disponibles: ECO, Normal y Sport; también una posición EV para, con carga en la pila, forzar el avance eléctrico 3 Pantalla y multimedia renovados con la puesta al día: fácil de manejar, rápido y con Apple CarPlay y Android Auto sin cables.

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Alarma de cambio involuntario de carril; alerta de tráfico trasero; asistencia de frenada de emergencia con reconocimiento de peatones; asistente de mantenimiento de carril; ayuda al arranque en pendiente HAC; control de crucero con limitador de velocidad; asistente activo de seguimiento de carril; asistente de cambio de carril no deseado; faros LED de cruce y carretera; cámara trasera; sensores de parking traseros; sensores de lluvia y luces; control de presión de los neumáticos con indicador de rueda; respaldo trasero abatible en particiones 60/40; señal de frenada de emergencia ESS; cuatro elevalunas eléctricos;, retrovisores eléctricos; climatizador; freno de estacionamiento eléctrico por botón; acceso sin llave y arranque por botón; cierre de seguridad para niños en puertas traseras; llamada de emergencia e-call; instrumentación digital; pantalla multimedia de 8"; integración Android Auto/CarPlay inalámbricos; puerto USB; selector de modos de conducción; conexión Bluetooth y toma USB.

OPCIONES Pintura metalizada (462 €) o sólida (241 €).

ASIENTOS DE ESTILO DEPORTIVO DELANTE; DETRÁS ES UN POCO MÁS AMPLIO QUE EL CEED

TOYOTA OFRECE UNA EXTENSIÓN DE GARANTÍA DE HASTA 15 AÑOS

El Corolla está únicamente a la venta con motorizaciones híbridas de 140 o bien de 195 CV.

casi 200 kg más ligero, y eso se nota, tanto en el gasto como en las prestaciones. Es un producto grande, pero extremadamente eficiente, especialmente en ciudad, donde funciona la mayor parte del tiempo de forma eléctrica. Así las cosas, su 'sed' es bajísima: unos 5 l/100 km de promedio efectivo.

Sobre prestaciones, no es lo que se dice un tiro, pero sí es más ágil que el Kia y solvente para moverse sin problema, incluso cargado. Lo hay de 195 CV, pero el de 140 es suficiente y más equilibrado por precio, consumo y rendimiento. El coreano es la alternativa para uso urbano intensivo, siempre y cuando tengamos posibilidad de cargarlo a menudo. En carretera su autonomía EV se agota rápido y la hibridación enchufable no dicta diferencias frente a la hibridación del Corolla. Más bien lo contrario, porque su tara extra es sinónimo de mayor demanda de carburante. Además, su depósito solo alberga 37 litros de capacidad, por lo que la autonomía total viene a ser de 600 km.

ES MÁS LÓGICO

El Corolla, que gasta menos y tiene tanque de 43 litros, hace 800 km del tirón; es más rutero. Eso sí, mostrar mayor vocación viajera no supone que se encuentre incómodo en la urbe. De hecho, en esos entornos es aún más confortable que el Kia gracias a la suavidad que asegura el cambio CVT, difícil de digerir en conducción deportiva pero globalmente ideal para un coche como este. ■

EL PROBADOR OPINA

A no ser que la etiqueta CERO sea imprescindible, el Toyota me parece la mejor opción: es más barato, más amplio, tiene más tecnología, gasta realmente poco, no depende de enchufes o puntos de carga, es más solvente, igual de cómodo que el Ceed y, como tiene más autonomía, hay que pasar menos por la gasolinera que con el Kia.

Los faros LED de serie son eficaces y cuentan con función automática para activar las luces de carretera.

Llantas de 18" de serie. Con este acabado hay otras opcionales de idéntico tamaño, pero de diseño diferente.

El maletero es enorme, tiene un diseño muy regular y una boca de carga gigante, en esta versión con portón eléctrico.

Portón eléctrico De serie

LANCIA YPSILON

Inicio con clase

El retorno de la marca italiana a la era moderna arranca con el Ypsilon. Un segmento B de aire SUV y aspiraciones Premium que llega a España en el último tercio del año con una versión completamente eléctrica y otra con hibridación ligera. JUAN PABLO ESTEBAN

Interior sofisticado con curiosa mesa central donde se ubica la base de carga inalámbrica Qi. Combina materiales atractivos con otros de aspecto más plástico.

Concepto S.A.L.A.: interfaz personalizable para cambiar rápidamente música, aire e iluminación ambiental. La tapicería de asientos, muy mullida.

Primero Italia, después Bélgica, Luxemburgo y Países Bajos, y posteriormente España y Francia, dejando el exigente mercado alemán para 2025. Es la hoja de ruta marcada por Lancia para el desembarco de su primer modelo en la nueva etapa para las principales plazas europeas.

El renacer de la casa italiana, integrada en Stellantis, se focaliza en un cliente que busca diferenciarse desde un planteamiento Premium que también atacan otras firmas del grupo, como Alfa Romeo y DS; este nuevo Ypsilon conjuga tradición y futuro.

A falta de confirmar la tarifa definitiva para España (arranque por debajo de 25.000 €) hemos probado las dos versiones de la gama. De un lado, una totalmente eléctrica (primera en Lancia) de 156 CV y batería de 51 kWh (sello CERO), y otra a gasolina MHEV de 100 CV con hibridación ligera a 48 V y etiqueta ECO. Los dos esquemas motrices, así como muchos elementos estructurales, son compartidos con la plataforma CMP de Stellantis, la de Opel Corsa y Peugeot 208. En el Ypsilon toma forma desde unas cotas algo diferentes (mide 4.080 mm de largo, por 1.760 de ancho y 1.440 mm de alto), además de un ancho de vía incrementado 24 mm y una puesta a punto propia de dirección y suspensión.

Al mismo tiempo, se ha trabajado mucho la insonorización, según los responsables de la marca,

DISPONIBLE EN 6 COLORES Y COMBINACIONES CON TECHO NEGRO

PILOTOS INSPIRADOS EN EL STRATOS

Las claves

- Primer Lancia de nueva generación y primer eléctrico de la marca
- Aspiración Premium en el segmento B
- Dos motores: eléctrico de 156 CV y MHEV de 100 CV
- Llega en el último tercio del año
- Arranca a menos de 25.000 €

Doble pantalla configurable de 10,25" cada una. Buena nitidez y visión desde el puesto de conducción.

El volante cuenta con diferentes botones sobre una superficie acabada en negro brillo.

un aspecto que se nota desde los primeros kilómetros. Buen confort acústico y buena capacidad de trabajo de la amortiguación que favorece una conducción agradable y consistente. La variante eléctrica ofrece una respuesta más enérgica (0-100 km/h en 8,2 segundos con punta limitada a 150 km/h) y anuncia un rango de 403 km (en la ruta propuesta, muy favorable, el gasto fue bajo, menor al oficial, de 14,3 kWh/100 km). La carga rápida es a 100 kW: recupera 100 km en 10 minutos.

Por su parte, el motor 1.2 MHEV de tres cilindros turbo da mucho juego, alcanza 190 km/h y acelera en 9 segundos. Su hibridación ligera es más protagonista que otras en la conducción, en la medida en que hasta permite maniobrar en eléctrico (solo posible para los full hybrid). Siempre asocia cambio automático e-DCT de 6 marchas y funcionamiento correcto, aunque algo menos fino, unido al sistema híbrido, para mantener una deceleración progresiva a baja velocidad.

DISEÑO GENUINO

Fiel el espíritu de la marca, el Ypsilon de nueva generación se preocupa de cuidar diseño (muy llamativos el frontal y las ópticas traseras redondas, guiño al Lancia Stratos). Su habitáculo no destaca por amplitud, aunque delante acomoda bien a los ocupantes. Detrás es más angosto, el acceso estrecho (por hueco y puerta, que abre poco) y la cabeza queda cerca del lateral de la carrocería. No obstante, da buena cifra de maletero: 352 litros el MHEV (309 el eléctrico) además de otros 25 repartidos por distintos huecos interiores.

El habitáculo se viste de forma original (hay una especie de mesa en la zona central con base de carga móvil inalámbrica Qi) y materiales llamativos, algunos de aspecto más plástico y otros de mejor apariencia, como el tejido reciclado en paneles de puertas y salpicadero, según acabados (algunos ajustes entre piezas podrían ser más finos). La tapicería es una especie de terciopelo mullido del que habrá que comprobar cómo se comporta con mucho calor.

El equipamiento se acerca a ese concepto Premium, destacando la doble pantalla de 10,25" y sistemas como las cámaras de visión 180º, asientos con masaje y asistentes a la conducción como el control de crucero activo con centrado de carril y Trafic Jam Assist.

La oferta Ypsilon pasará por tres acabados, con especial mención a la Edición Limitada Cassina (marca liga al mueble), dotada de elementos de diseño específicos y exclusivo tono exterior Lancia Blue.

YPSILON HF: VUELVE LA DEPORTIVIDAD

En mayo de 2025 el Ypsilon recibirá la versión de altas prestaciones con el mítico sello HF. Asociará un motor eléctrico de 240 CV con el que anuncia una aceleración de 0-100 km/h de solo 5,8 segundos, contará con suspensión rebajada y vías ensanchadas, además de una carrocería más musculada. Esta terminación llegará a futuros modelos de Lancia, como el Gamma (2026) y el Delta (2028). Aparte, la marca italiana también ha confirmado su regreso a la competición con el Ypsilon Rally 4 HF propulsado por un motor de gasolina 1.2 tricilíndrico de 212 CV que lucirá el nuevo logo Lancia Corse HF.

CHASIS ESPECÍFICO CON VÍAS 6 CM MÁS ANCHAS

ALPINE A290

La guinda del pastel

Ya hemos visto y tocado, que no conducido, el primer Alpine totalmente eléctrico, derivado del nuevo Renault 5 E-TECH. Un juguete que ya deseamos probar.

E. CANO

La estrategia de Alpine para los próximos tiempos es 100% eléctrica. Habrá un crossover medio y un relevo del actual biplaza A110, pero el primero es este A290 que deriva del inminente Renault 5 E-TECH.

Interpretación deportiva de aquel, luce sus 5 puertas y 5 plazas con una pinta soberbia desde una carrocería ligeramente regruesada, al estilo de lo que fue el tándem R5/R5 Copa Turbo. Es decir, musculado, a lo que ayudan sus colores blanco, negro, gris satinado y, claro, el azul habitual en Alpine. Luce vías 6 cm más anchas en un envase concentrado: 3,99 metros de largo, 1,82 de ancho y 1,52 metros de alto (326 litros de maletero, muy bien, y solo 10,2 metros de diámetro de giro), con 1.479 kg.

Llega a comienzos de 2025 con 180 CV (GT y GT Premium) o con 220 (GT Performance y GTS, con 300 Nm y sprint de 0-100 km/h en 6,4 segundos), siempre con motor y tracción delanteros y emulador de sonido racing, para ganar sensaciones a los mandos.

¡AQUÍ HAY DE TODO!

Sobre estos, el cuadro digital (10,25") depara 4 vistas según modo de conducción activo (Save, Normal, Sport y Perso). De 10,1" es la pantalla central, en la que además de Android Automotive tenemos a disposición la función Alpine Telemetrics para acceder a tres categorías de servicios: Live Data (parámetros de conducción), Coaching (recomendaciones para comprender mejor el vehículo usando funciones de Alpine Telemetrics) y Challenges (desafíos sobre agilidad, potencia y resistencia). Ni que decir tiene, la atmósfera interior es envolvente y, por supuesto, muy deportiva, hasta con sistema de sonido Devialet, mientras que el chasis ha sido especialmente calibrado para la ocasión. ¿Es o no es un juguete?

CAJA DE SORPRESAS

Junto a 26 asistentes de conducción, cuenta con máxima aceleración Launch Control, con una rueda azul (RCH) en el volante para ajustar la frenada regenerativa (3 niveles) y con un botón rojo (OV) que, manteniéndolo pulsado, extrae durante 10 segundos todo el potencial. Y hay 3 tipos de neumáticos Michelin código A29 para sus llantas de 19": 2 de verano (Pilot Sport EV y Pilot Sport S5) y uno de invierno (Piloto Alpin 5), todos maximizadores de la eficiencia garantizando más o menos agarre según demanda.

Cuadro de 10,25", volante achatado de gruesa empuñadura, pedalier metálico, asientos deportivos... todo en el A290 rezuma espíritu racing.

EN CONTINUA RECARGA A 100 KW (15-80%, 30 MINUTOS) Y EN ALTERNA HASTA 11 (50-80%, 1,20 HORAS)

Las claves

- Nuevo utilitario deportivo eléctrico
- 180 o 220 CV
- Batería: 52 kWh (autonomía estimada de 380 km)
- Con cargador bidireccional V2L
- Llega a comienzos de 2025

VOLKSWAGEN DRIVING EXPERIENCE

Un año con novedades

La Volkswagen Driving Experience vuelve un año más al Circuito del Jarama con las mismas premisas, diversión y seguridad. Este año, además, ha estrenado un curso nocturno.

EDUARDO LAUSÍN

El curso nocturno es absoluta novedad. Pudimos rodar incluso en circuito con los Golf R 20 Aniversario, además de realizar diversas pruebas de frenada.

La Driving Experience de Volkswagen es un evento ya clásico por estas fechas. Celebrado hace apenas un par de semanas, congregó en el céntrico Circuito del Jarama a aficionados, usuarios y periodistas en unas jornadas en las que disfrutamos desde la conducción en circuito con modelos R hasta la suavidad de la gama eléctrica ID.

Aunque todo giraba en torno a la prueba de vehículos en diferentes entornos (también rodamos con los nuevos Tiguan y Touareg en un pista off-road), la seguridad era la verdadera protagonista. No solo por el gran despliegue de monitores que acompañaron constantemente a los asistentes, entre ellos varios pilotos profesionales, también porque el evento comenzaba con una interesantísima charla sobre seguridad vial. Una charla encomendada a Luis Moya, embajador de la firma alemana.

MENOS SINIESTRALIDAD

El bicampeón del mundo de rallyes nos explicó de una manera amena cómo ha evolucionado la cifra de fallecimientos en carretera. Y también cuáles eran las razones principales del descenso que hemos conocido desde que se toman datos: mejora de las vías, mejora de la seguridad pasiva de los vehículos, nuevos sistemas de asistencia a la conducción... Pero, sobre todo, a la concienciación de los usuarios.

Desde su nacimiento en 2003, hace ya 21 años, la Volkswagen Driving Experience se ha convertido en una de las escuelas de conducción más reconocidas de España y cuenta con un equipo de instructores de primer nivel. La escuela ha ido evolucionando a lo largo de estos años incorporando nuevos cursos y una oferta cada vez más personalizada y adaptada a las necesidades de los usuarios, incluidas las nuevas tecnologías de propulsión híbrida y eléctrica, que tienen un rincón dedicado en estos eventos. En 2021, amplió su oferta con la Escuela One to One y sus nuevos cursos personalizados e individuales con monitores profesionales

NUEVA ESCUELA NOCTURNA

La novedad este año ha sido el curso de conducción nocturno, al que también asistimos. Este proyecto amplía los conocimientos y los traslada a unas condiciones aún más complejas y delicadas: la conducción con baja visibilidad. Allí pudimos comprobar las reacciones con deslumbramientos, pero también cómo la tecnología puede gestionar mejor la visibilidad en condiciones de poca luz gracias a elementos como la iluminación LED matricial.

LOS ASISTENTES PUDIERON PROBAR EL NUEVO TIGUAN EN OFF-ROAD

Descuentos de julio

En la lista de ofertas van apareciendo cada vez más propuestas eléctricas. No olvides que, además de las promociones detalladas, hay ayudas del Gobierno que rebajan todavía más el precio de compra.

ANDRÉS IZURIETA

VOLVO EX30

No extraña que el nuevo crossover urbano de Volvo haya irrumpido en el top 3 de ventas eléctricas: a lo moderno y potente del producto añade precios atractivos y campañas que lo son aún más: casi 6.000 € de ahorro, Moves III aparte..

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH	
500e (stock)	-1.633 €
595 (stock)	-6.475 €
AIWAYS	
U5	-1.210 €
U6	-1.210 €
ALFA ROMEO	
Tonale (stock)	-424 €
Stelvio (stock)	-2.695 €
Giulia(stock)	-2.756 €
AUDI	
A1 Sportback*	-1.500 €
A4*	-1.500 €
A5 Coupé*	-1.500 €
A5 Cabrio*	-1.500 €
A6*	-1.500 €
A7 Sportback*	-1.500 €
Q2*	-1.500 €
Q3 Sportback*	-1.500 €
Q4 e-tron*	-1.500 €
Q5*	-1.500 €
CITROËN	
C3 Origin (stock)*	-3.850 €
C4 (stock)*	-4.150 €
C3 Aircross (stock)*	-4.100 €
C4 X (stock)*	-3.700 €
C5 Aircross (stock)*	-6.650 €
C5 X (stock)*	-7.850 €
CUPRA	
Born	-4.710 €
Ateca	-1.400 €
DS	
DS3 (stock)*	-1.786 €
DS4 (stock)*	-2.380 €
DS7 (stock)*	-2.667 €
DS9 (stock)*	-2.466 €
FIAT	
500 híbrido (stock)	-1.633 €
500e (stock)	-2.843 €
500X (stock)	-3.143 €
Panda (stock)	-1.331 €
Tipo (stock)	-2.238 €
600 (stock)	-2.238 €
FORD	
Focus*	-8.527 €
Puma*	-5.791 €
Kuga*	-7.604 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer*	-7.740 €
Explorer Eléctrico*	-5.203 €
HONDA	
Jazz*	-2.400 €
Civic*	-2.800 €
HR-V*	-3.900 €
CR-V*	-3.600 €
ZR-V*	-5.650 €
e:Ny1*	-7.000 €
HYUNDAI	
i10*	-3.000 €
i20*	-3.700 €
i30*	-4.700 €
Kona Híbrido*	-3.100 €
Kona Eléctrico*	-12.710 €
Bayon*	-4.600 €
Tucson Híbrido*	-4.200 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-17.010 €
IONIQ 6*	-17.010 €
Staria*	-2.700 €
JAGUAR	
E-PACE*	-1.287 €
F-PACE*	-15.384 €
JEEP	
Renegade (stock)	-3.568 €
Compass (stock)	-6.530 €
Avenger (stock)	-1.618 €
Wrangler PHEV (stock)	-9.842 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-7.830 €
KIA	
Picanto*	-628 €
Stonic*	-1.660 €
Ceed*	-2.160 €
ProCeed*	-1.214 €
XCeed*	-1.428 €
Niro HEV*	-1.573 €
Sportage*	-2.616 €
Sorento*	-1.811 €
EV6*	-7.061 €
EV9*	-4.840 €
LAND ROVER	
Range Rover Velar*	-2.507 €
Range Rover Evoque*	-1.927 €
Range Rover Sport*	-2.425 €
Discovery Sport*	-653 €
Defender 110*	-1.924 €
LEXUS	
NX 350h Premium*	-2.200 €
UX 300h UX+*	-3.150 €
UX 300e e-UX*	-2.500 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-1.900 €
RZ 300e Executive*	-3.400 €
LBX Elegant*	-2.800 €
MAZDA	
CX-60*	-1.500 €
MX-30*	-1.500 €
CX-30*	-2.400 €
CX-5*	-1.000 €
Mazda2*	-1.000 €
Mazda3*	-700 €
MX-5*	-800 €
MG	
MG3*	-2.000 €
ZS	-500 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-4.000 €
HS Plug-in Hybrid	-3.750 €
Marvel R	-3.210 €
MG5	-3.210 €
MG4	-4.210 €
MITSUBISHI	
Space Star	-1.000 €
Eclipse Cross PHEV	-5.000 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €
NISSAN	
Juke*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €
OPEL	
Corsa	-2.500 €
Astra	-5.220 €
Mokka*	-3.500 €
Grandland*	-1.000 €
PEUGEOT	
208 (stock)	-2.300 €
2008 (stock)	-3.000 €
308 (stock)	-4.200 €
408 (stock)	-3.500 €
3008 (stock)	-1.800 €
5008 (stock)	-6.000 €
508 (stock)	-4.000 €
RENAULT	
5*	-1.624 €
Clio*	-230 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-2.776 €
Megane*	-992 €
Austral*	-3.355 €
Espace*	-3.882 €
Scenic*	-1.579 €
Rafale*	-3.976 €
SEAT	
Ibiza*	-3.200 €
Arona*	-3.200 €
León*	-3.100 €
Ateca*	-3.100 €
Tarraco*	-3.250 €
SKODA	
Fabia*	-725 €
Scala*	-805 €
Kamiq*	-880 €
SSANGYONG	
Tivoli	-3.500 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-4.900 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
Musso	-5.000 €
SUZUKI	
Ignis	-1.299 €
Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-3.600 €
Across	-4.270 €
Swace	-4.449 €
TOYOTA	
Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-3.300 €
Yaris	-4.000 €
Corolla	-5.800 €
Corolla Cross	-1.000 €
CH-R y RAV4	-4.000 €
bz4x	-7.900 €
Highlander y GR Supra	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-5.000 €
Land Cruiser	-3.000 €
VOLVO	
EC40 Single Core*	-7.615 €
V60 T6 eAWD Core*	-7.800 €
V90 T6 eAWD Core*	-8.950 €
EX30 Single Core*	-4.250 €
XC40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-10.300 €
XC90 T8 eAWD Core*	-11.190 €
EX40 Single Core*	-5.815 €
EX90 Single Core*	-4.007 €

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
ABARTH											abarth.es
595	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 165 3p	28.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo 165 3p	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 165 3p Secuencial	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo165 3p Secuencial	31.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p	30.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 165 2p Secuencial	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p Sec.	33.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
695	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 180 3p	33.200	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 3p Secuencial	34.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p	35.100	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C 1.4 16v T-Jet 180 2p Secuencial	36.700	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
500e	Euro NCAP: N.D.										
500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2		185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1		185
AIWAYS											aiways-mobility.es
U5	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0		432
U6	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472
ALFA ROMEO											alfaromeo.es
Giulia	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480
Stelvio	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9		525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 5p Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7		525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2		525
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8		525
Tonale	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385
ALPINE											alpinecars.es
A110	Euro NCAP: N.D.										
A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7		196-
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9		196-
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
ASTON MARTIN											astonmartin.com
DB11	Euro NCAP: N.D.										
Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10		-
DBS	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3		-
DBX	Euro NCAP: N.D.										
V8 4.0 551 5p Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3		632
Vantage	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5		350
AUDI											audi.es
A1	Euro NCAP: ★★★★★										
25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1		335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
40 TFSI S Tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8		335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
A3	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback 35 TFSI S tronic Advanced	36.580	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TDI S tronic Advanced	38.660	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback 35 TFSI S tronic S line	39.380	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380

Sportback 35 TDI S tronic S line	41.460	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback 35 TFSI S tronic Black line	42.430	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Genuine Ed.	42.430	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TDI S tronic Black line	44.510	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback 35 TDI S tronic Genuine Ed.	44.510	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback S3 TFSI	65.260	1.498	G	333	4	4.354	1.816	1.431	8,4		325
A4	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TFSI 150 Aut.	45.570	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.428	6,1		480
30 TDI 136 Aut.	46.080	1968	D	136	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
35 TDI 163 Aut.	47.530	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
40 TFSI 204 Aut	45.140	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.428	6,2		480
45 TFSI 245 Aut. quattro	59.610	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,5		480
Avant 30 TDI 136 Aut.	48.080	1.968	D	136	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TDI 163 Aut.	49.540	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TFSI 150 Aut.	47.580	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.435	6,3		495
Avant 40 TFSI 204 Aut.	50.690	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.435	6,3		460
Avant 45 TFSI 245 Aut. quattro	61.700	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,7		495
A4 Allroad	Euro NCAP: ★★★★★										
45 TFSI 245 quattro-ultra S tronic	60.890	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.493	7,9		495
40 TDI 204 quattro S tronic	56.050	1.968	D	204	4	4.762	1.847	1.493	5,9		495
A5	Euro NCAP: ★★★★★										
Cabrio 35 TDI 163 S tronic	60.120	1.968	D	163	2	4.673	1.846	1.383	5,5		370
Cabrio 40 TDI 204 quattro 2p S tronic	61.550	1.968	D	204	4	4.673	1.846	1.383	5,6		370
Cabrio 40 TFSI 204 2p S Tronic	60.140	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Cabrio 45 TFSI 265 2p S Tronic	67.250	1.984	G	265	2	4.673	1.846	1.383	8,0		370
Coupé 35 TDI 163 2p S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 190 2p S tronic	53.700	1.968	D	190	2	4.626	1.846	1.372	5,2		450
Coupé 40 TDI 204 quattro 2p S tronic 7	60.910	1.968	D	204	4	4.626	1.846	1.372	5,1		450
Coupé 40 TFSI 204 2p S tronic 7	52.280	1.984	G	204	2	4.626	1.846	1.372	6,2		450
Coupé 45 TFSI 245 quattro-ultra S tr 7	59.400	1.984	G	245	4	4.626	1.846	1.372	7,3		450
Sportback 35 TFSI 150 S tronic	48.040	1.984	G	150	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	52.270	1.968	D	163	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 40 TFSI 204 5p S tronic	52.280	1.984	G	204	2	4.757	1.843	1.398	6,4		465
Sportback 40 TDI 190 S tronic 7	53.700	1.968	D	190	2	4.757	1.843	1.398	5,2		465
Sportback 45 TFSI 245 quattro S tr 7	61.800	1.984	G	245	4	4.757	1.843	1.398	5,2		46
A6	Euro NCAP: ★★★★★										
40 TDI 4p S tronic 7	57.650	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.457	5,2		530
45 TFSI quattro 4p S tronic 7	64.230	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.457	7,3		530
45 TDI quattro 4p S tronic 7	72.510	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.457	6,2		530
50 TFSIe quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2		360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4		565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6		565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	76		565
Avant 45 TDI quattro S Tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	5,8		565
A7	Euro NCAP: N.D.										
Sportback 40 TDI 5p	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
Sportback 40 TDI 5p S tronic 7	76.720	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,8		535
Sportback 40 TDI quattro 5p S tronic 7	76.910	1.968	D	204	4	4.969	1.908	1.422	5,5		535
Sportback 45 TDI quattro S tronic	82.950	2.967	D	245	4	4.969	1.908	1.422	6,3		535
Sportback 50 TDI quattro tiptronic	89.610	2.967	D	286	4	4.969	1.908	1.422	6,7		535
Sportback 50 TFSIe quattro S tronic 7	81.440	1.984	G	299	4	4.969	1.908	1.422	1,3		380
A8	Euro NCAP: N.D.										
50 TDI quattro tiptronic	110.130	2.967	D	286	4	5.190	1.945	1.473	7,2		505
60 TFSIe quattro tiptronic	119.510	2.995	G	449	4	5.190	1.945	1.473	2,3		390
A8 L 50 TDI quattro tiptronic	113.150	2.967	D	286	4	5.320	1.945	1.488	7,2		505
Q8 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
50 quattro	84.610	-	E	340	4	4.915	1.937	1.633	20,3		631
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.633	20,8		631
SQ8 e-tron quattro	106.510	-	E	503	4	4.901	1.935	1.629	27,5		631
Q8 e-tron Sportback	Euro NCAP: N.D.										
50 quattro	87.250	-	E	340	4	4.915	1.937	1.619	19,7		590
55 quattro	94.610	-	E	408	4	4.915	1.937	1.619	20,1		590
SQ8 e-tron quattro	109.010	-	E	503	4	4.901	1.935	1.619	26,7		590
e-tron GT	Euro NCAP: N.D.										
quattro	106.050	-	E	530	4	4.989	1.964	1.416	19,9		405
RS e-tron quattro	146.000	-	E	646	4	4.989	1.964	1.396	20,6		405
Q2	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TFSI 150	32.330	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	5,8		405
35 TFSI 150 s tronic	36.490	1.498	G	150	2	4.208	1.794	1.538	6,1		405
30 TDI 116	33.160	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,7		405
30 TDI 116 S tronic	35.420	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI 150 S tronic	40.520	1.968	D	116	2	4.208	1.794	1.538	4,8		405
35 TDI quattro 150 S tronic	41.870	1.968	D	116	4	4.208	1.794	1.538	4,8		405

Q3	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TDI 150 5p	42.240	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 5p S tronic	44.630	1.968	D	150	2	4.484	1.856	1.616	5,5		530
35 TDI 150 quattro 5p S tronic	46.870	1.968	D	150	4	4.484	1.856	1.616	5,8		530
35 TFSI 150 5p	43.060	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6		530
35 TFSI 150 5p S tronic	45.450	1.498	G	150	2	4.484	1.856	1.616	6,4		530
40 TFSI 190 quattro 5p S tronic	48.630	1.984	G	190	4	4.484	1.856	1.616	7,2		530
45 TFSI 245 quattro 5p S tronic	58.200	1.984	G	245	4	4.484	1.856	1.616	7,3		530
45 TFSIe 245 5p S tronic	52.850	1.984	G	245	2	4.484	1.856	1.616	1,6		380
Sportback 35 TDI 150 5p	44.450	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 5p S tronic	46.840	1.968	D	150	2	4.500	1.856	1.616	5,1		530
Sportback 35 TDI 150 quattro 5p S tr.	49.080	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	5,8		530
Sportback 35 TFSI 150 5p	45.270	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6		530
Sportback 35 TFSI 150 5p S tronic	47.660	1.498	G	150	2	4.500	1.856	1.616	6,4		530
Sportback 40 TFSI 190 quattro 5p S tr.	50.950	1.984	G	190	4	4.500	1.856	1.616	7,2		530
Sportback 40 TDI 200 quattro 5p S tr.	55.040	1.968	D	150	4	4.500	1.856	1.616	6,6		530
Sportback 45 TFSI 245 quattro 5p S tr.	57.920	1.984	G	245	4	4.500	1.856	1.616	7,3		530
Q4 e-tron	Euro NCAP: ★★★★★										

35 e-tron	53.180	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		520
40 e-tron	55.220	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		520
50 e-tron quattro Advanced	63.270	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
35 e-tron	54.830	-	E	170	2	4.588	1.865	1.632	-		535
40 e-tron	56.870	-	E	204	2	4.588	1.865	1.632	-		535
50 e-tron quattro Advanced	65.370	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		535
Q5	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TDI 163 S tronic	54.260	1.968	D	163	2	4.663	1.893	1.659	5,5		550
40 TDI 204 quattro S tronic	58.840	1.968	D	204	4	4.663	1.893	1.659	6,3		550
45 TFSI 265 quattro-ultra 5p S tronic	66.210	1.984	G	265	4	4.663	1.893	1.659	8,4		550
50 TFSIe 299 quattro-ultra S Line S tr	65.490	1.984	G	299	4	4.663	1.893	1.659	1,5		465
55 TFSIe 367 quattro-ultra S Line S tr	72.140	1.984	G	367	4	4.663	1.893	1.659	2,1		465
Sportback 35 TDI 163 S tronic	57.260	1.968	D	163	2	4.689	1.893	1.659	5,5		510
Sportback 40 TDI 204 quattro S tronic	64.340	1.968	D	204	4	4.689	1.893	1.659	6,3		510
Sportback 45 TFSI 265 quattro 5p S tr.	69.210	1.984	G	265	4	4.689	1.893	1.659	8,4		510
Q6 e-tron	Euro NCAP: N.D.										
Advanced quattro	79.990	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	17,2		526
S line quattro	87.980	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
Black line quattro	91.970	-	E	387	2	4.771	1.965	1.648	18,6		526
SQ6 e-tron quattro	104.990	-	E	517	2	4.771	1.965	1.648	17,7		514
Q7	Euro NCAP: ★★★★★										
45 TDI MHEV 231 quattro 5p tip.	73.200	2.967	D	231	4	5.063	1.970	1.741	8,2		865
50 TDI MHEV 286 quattro 5p tip.	80.370	2.967	D	286	4	5.063	1.970	1.741	8,3		865
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	81.450	2.995	G	381	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1		650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-		520
Q8	Euro NCAP: N.D.										
45 TDI 231 quattro 5p tiptronic	84.370	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	6,4		605
50 TDI 286 quattro 5p tiptronic	87.960	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	6,6		605
55 TFSI 340 quattro 5p tiptronic	87.430	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	8,9		605
55 TFSIe 381 quattro tiptronic	87.650	2.995	G	381	4	4.986	1.995	1.705	2,4		505
60 TFSIe 462 quattro tiptronic	104.500	2.995	G	462	4	4.986	1.995	1.705	2,4		505
R8	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 5.2 FSI V10 570 RWD S tronic	179.380	5.204	G	570	2	4.429	1.940	1.242	12,5		112
Coupé 5.2 FSI V10 620 Perform quattro	233.050	5.204	G	620	4	4.429	1.940	1.242	12,9		112
Spyder 5.2 FSI V10 570 RWD S tronic	194.180	5.204	G	570	2	4.429	1.940	1.242	13,5		112
Spyder 5.2 FSI V10 Perfor 620 quattro	247.850	5.204	G	620	4	4.429	1.940	1.242	13,3		112
RS Q3	Euro NCAP:										
2.5 TFSI 400 quattro 5p S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5		530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6		530
RS3	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TFSI quattro S tronic	79.060	2.480	G	400	4	4.389	1.851	1.436	9,0		282
Sedán TFSI quattro S tronic	80.060	2.480	G	400	4	4.542	1.851	1.412	8,9		321
RS4	Euro NCAP: ★★★★★										
Avant 3.0 TFSI 450 quattro 5p Tiptronic	105.120	2.894	G	450	4	4.781	1.866	1.404	9,2		495
RS5	Euro NCAP: ★★★★★										
Coupé TFSI 450 quattro 2p tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.723	1.861	1.360	9,5		410
Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6		430
RS6	Euro NCAP: ★★★★★										
Avant TFSI 600 quattro 5p tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4		565
Avant Performance TFSI quattro 5p tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565
RS7	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro 5p tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535
S3	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 TFSI 310 quattro 5p S tronic 7	57.230	1.984	G	310	4	4.351	1.816	1.438	8,1		325

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Sedán 2.0 TFSI 310 quattro 4p S tr. 7	58.200	1.984	G	310	4	4.504	1.816	1.415	7,8		325
S4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Avant TDI 347 quattro 5p tip.	81.840	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.408	7,2		420
TDI 347 quattro 4p tip.	79.750	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.404	7,0		420
S5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,1		430
Coupé TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,0		410
S6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TDI quattro Tiptronic	86.510	2.967	D	344	4	4.954	1.866	1.446	6,9		520
Avant 3.0 TDI 349 quattro 5p Tiptronic	89.650	2.967	D	344	4	4.954	1.886	1.445	7,1		550
S7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525
S8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505
SQ2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 300 quattro 5p S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355
SQ5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 TDI quattro 5p tip.	82.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
Sportback 3.0 TDI quattro 5p tip.	85.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
SQ7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
4.0 TFSI 507 quattro 5p tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805
SQ8	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TFSI 507 quattro 5p tip.	118.910	3.996	G	507	4	5.006	1.995	1.705	11,8		605
TT	**Euro NCAP: ★★★★**										
Coupé 40 TFSI S Tronic Tourist Trophy	56.260	1.984	G	197	2	4.191	1.832	1.353	6,8		305
Coupé 45 TFSI quattro S Tronic T. Trophy	65.230	1.984	G	245	2	4.191	1.832	1.353	7,8		305
TT RS	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Coupé 2.5 TFSI quattro Stronic	93.180	2.480	G	400	4	4.191	1.832	1.344	8,9		305

BENTLEY

madrid.bentleymotors.com

Bentayga	**Euro NCAP: N.D.**										
4.0 V8 550 5p Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484
Continental	**Euro NCAP: N.D.**										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235
Flying Spur	**Euro NCAP: N.D.**										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420

BMW

bmw.es

i4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive35 Gran Coupe	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupe	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470
iX1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX1 xDrive 313 5p Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-
iX3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iX3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510
iX	**Euro NCAP: ★★★★**										
iX xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
iX xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
iX M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500
i5	**Euro NCAP: N.D.**										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490
i7	**Euro NCAP: N.D.**										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500
Serie 1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
118i 140 5p	32.850	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,3		380
118i 140 5p Aut.	35.217	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,0		380
120i 178 5p Aut.	39.269	1.998	G	178	2	4.319	1.799	1.434	6,0		380
116d 116 5p	31.550	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
116d 116 5p Aut.	35.155	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
118d 150 5p	36.550	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,1		380
118d 150 5p Aut.	39.035	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,2		380
120d 190 5p Aut.	41.850	1.995	D	190	2	4.319	1.799	1.434	4,5	E	380
128ti 265 5p Aut.	46.550	1.998	G	265	2	4.319	1.799	1.434	6,9		380
M135i 306 xDrive 5p Aut.	55.550	1.998	G	306	4	4.319	1.799	1.434	6,8		380
Serie 2 Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3		390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6		390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	7,8		390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	8,1		390
Coupé M2 Manual	91.250	2.993	G	460	2	4.580	1.887	1.403	10		390
Coupé M2 Automático	91.250	2.993	G	460	2	4.580	1.887	1.403	9,7		390
Serie 2 Gran Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4		430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1		430
Gran Coupé 216d 116 Aut	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6		430
Gran Coupé 218d 116 Aut	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8		
430Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2		430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	2	4.526	1.800	1.420	6,7		430
Serie 2 Active Tourer	**Euro NCAP: N.D.**										
Active Tourer 218i 136 5p	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 220i 170 5p	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9		415
Active Tourer 218d 136 5p	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 225e xDrive 245 5p	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Active Tourer 230 xDrive 326 5p	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Serie 3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5		480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6		480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5		480
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8		480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3		375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6		375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7		480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2		480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0		480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1		480
Touring 318d 150 5p Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8		500
Touring 320d 190 5p Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9		500
Touring 320i 184 5p Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7		500
Touring 330d 265 5p Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2		500
Touring 330d 265 xDrive 5p Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4		500
Touring 330i 258 5p Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6		500
Touring 330i 258 xDrive 5p Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3		500
Touring M340d 340 xDrive 5p Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5		500
Touring M340i 374 xDrive 5p Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2		500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1		500
Serie 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3		440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5		440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2		440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6		440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5		440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7		440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0		440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7		385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9		385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9		385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8		385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2		385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6		470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8		470
Gran Coupé M440i xDrive	80.400	2.998	G	374	2	4.783	1.852	1.442	8,0		470
Serie 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
520d Aut.	60.050	1.995	D	197	2	5.060	1.900	1.515	5,1		520
520i Aut.	60.150	1.998	G	208	2	5.060	1.900	1.515	5,7		520
520d xDrive Aut.	62.600	1.995	D	197	4	5.060	1.900	1.515	5,5		520
530e Aut.	71.150	1.998	H	299	2	5.060	1.900	1.515	0,6		520
550e xDrive Aut.	88.250	2.998	H	489	4	5.060	1.900	1.515	0,8		520
Serie 6 GT	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Turismo 640i xDrive Aut.	87.200	2.998	G	340	4	5.091	1.902	1.540	7,6		610
Gran Turismo 630d xDrive 265 Aut	84.000	2.993	D	286	4	5.091	1.902	1.540	6,0		610
Serie 7	**Euro NCAP: N.D.**										
740d 299 xDrive 4p Aut.	119.161	2.993	D	299	4	5.391	1.950	1.544	6,1		540
750e 489 xDrive 4p Aut.	131.997	2.998	G	489	4	5.391	1.950	1.544	1,0		525
M760e 571 xDrive 4p Aut.	142.847	2.998	G	571	4	5.391	1.950	1.544	1,1		525
Serie 8	**Euro NCAP: N.D.**										
Cabrio 840i	121.00	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.345	8,4		350
Cabrio 840d xDrive	129.750	2.993	D	340	4	4.843	1.902	1.339	6,7		350
Cabrio M850i xDrive	155.750	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.345	10,7		350
Coupé 840i	112.950	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.346	8,2		420
Coupé 840d xDrive	121.700	2.993	D	340	4	4.851	1.902	1.341	6,5		420
Coupé M850i xDrive	147.700	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.346	10,5		420
Gran Coupé 840i	109.900	2.998	G	333	2	5.074	1.932	1.401	8,4		440
Grand Coupé 840d xDrive	118.700	2.993	D	340	4	5.074	1.932	1.401	6,7		440
Gran Coupé M850i xDrive	144.650	4.395	G	530	4	5.082	1.932	1.407	10,7		440
M8 Competition Cabrio	211.150	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.353	11,5		350
M8 Competition Coupé	203.050	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.362	11,3		420
M8 Competition Gran Coupé	200.050	4.395	G	625	4	5.098	1.943	1.420	11,5		440
X1	**Euro NCAP: ★★★★★**										
18i 136 sDrive 5p Aut.	41.700	1.499	G	136	2	4.500	1.845	1.642	6,3		540
20i 170 sDrive 5p Aut.	43.700	1.499	G	170	2	4.500	1.845	1.642	5,9		540
18d 150 sDrive 5p Aut.	40.900	1.995	D	150	2	4.500	1.845	1.642	4,9		500
20d 163 xDrive 5p Aut.	44.900	1.995	D	163	4	4.500	1.845	1.642	4,8		500
25e 245 xDrive 5p Aut.	51.900	1.995	H	245	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490-
iX1 xDrive30	56.400	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	16,9		490-
X2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
sDrive20i	45.800	1.499	G	170	2	4.554	1.845	1.590	5,7		515
sDrive18d	47.300	1.995	D	150	2	4.554	1.845	1.590	5,1		560
xDrive20d	49.400	1.995	D	163	4	4.554	1.845	1.590	4,8		560
M35i xDrive	72.000	1.998	G	300	4	4.567	1.845	1.575	7,7		560
iX2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
eDrive20	50.700	-	E	204	2	4.554	1.845	1.590	15,3		525
xDrive30	58.200	-	E	313	2	4.554	1.845	1.590	16,3		525
X3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive 20i	55.350	1.998	G	184	4	4.708	1.891	1.676	7,6		550
xDrive 30i	62.450	1.998	G	184	4	4.708	1.891	1.676	7,6		550
xDrive M40i	78.750	2.998	G	360	4	4.713	1.897	1.676	8,8		550
sDrive 18d	53.500	1.995	D	150	2	4.708	1.891	1.676	5,6		550
xDrive 20d	57.900	1.995	D	190	4	4.708	1.891	1.676	5,8		550
xDrive 30d	65.000	2.993	D	286	4	4.708	1.891	1.676	6,2		550
xDrive M40d	79.250	2.993	D	340	4	4.708	1.891	1.676	6,6		550
xDrive 30e	66.850	1.998	G	292	4	4.708	1.891	1.676	2,0		450
M Competition	110.550	2.993	G	510	4	4.716	1.897	1.676	10,9		550
X4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive20i	58.400	1.998	G	184	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive30i	65.500	1.998	G	245	4	4.751	1.918	1.621	7,5		525
xDrive M40i	81.550	2.998	G	360	4	4.752	1.938	1.621	8,7		525
xDrive20d	61.500	1.995	D	190	4	4.751	1.918	1.621	5,7		525
xDrive30d	69.050	2.993	D	286	4	4.751	1.918	1.621	6,1		525
xDrive M40d	82.000	2.993	D	340	4	4.751	1.938	1.621	6,6		525
M	112.550	2.993	G	480	4	4.754	1.927	1.618	10,7		525
X5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40i 340 xDrive 5p Aut.	82.600	2.998	G	340	4	4.922	2.004	1.745	8,5		550
M50i 530 5p Aut.	114.547	4.395	G	530	4	4.922	2.004	1.745	10,5		550
30d 265 xDrive 5p Aut.	81.200	2.993	D	265	4	4.922	2.004	1.745	6		550
40d 340 xDrive 5p Aut.	87.700	2.993	D	340	4	4.922	2.004	1.745	6,9		550
45e 394 xDrive 5p Aut.	85.400	2.998	G	394	4	4.922	2.004	1.745	-		500
M 5p	154.150	4.395	G	600	4	4.938	2.015	1.747	12,8		650
X6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
xDrive40i 340 5p Aut.	86.600	2.998	G	340	4	4.935	2.004	1.696	8		580
xDrive M50i 530 5p Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4		580
xDrive30d 265 5p Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1		580
xDrive40d 265 5p Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8		580
M 600 5p	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5		580
X7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
40d 352 xDrive 5p Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7		326
40i 381 xDrive 5p Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6		326
M60i 530 xDrive 5p Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9		326
XM	**Euro NCAP: N.D.**										
XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5		527
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6		527
Z4	**Euro NCAP: N.D.**										
20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	13.014	6,1		281
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	13.014	7,1		281

BYD

byd.com/es

Dolphin	**Euro NCAP: N.D.**										
Dolphin Active	28.780	-	E	95	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Boost	29.480	-	E	177	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Comfort	34.480	-	E	204	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Dolphin Design	36.480	-	E	294	2	4.290	1.770	1.570	-		345
Atto 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Atto 3 Comfort	40.190	-	E	204	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Atto 3 Design	36.480	-	E	294	2	4.455	1.875	1.615	15,6		440
Seal	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Design	43.900	-	E	313	2	4.800	1.875	1.460	16,6		453
Excellence AWD	47.780	-	E	530	4	4.800	1.875	1.460	18,2		453
Seal U	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort	41.080	-	E	218	2	4.785	1.890	1.668	19,9		552
Design	44.580	-	E	218	2	4.800	1.875	1.460	20,5		552
Han	**Euro NCAP: N.D.**										
Han	69.990	-	E	218	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Han Esmerald Green Edition	74.000	-	E	517	4	4.955	1.910	1.495	18,5		410
Tang	**Euro NCAP: N.D.**										
Tang	69.990	-	E	517	4	4.870	1.950	1.725	23,8		440

CATERHAM

caterhamspain.es

Seven	**Euro NCAP: N.D.**										
Serie K 1.6	31.320	1.588	G	116	2	3.380	1.575	1.115	7,9		-
Serie K 1.8 VVC0	40.730	1.795	G	141	2	3.380	1.575	1.115	8,8		-

CITROËN

citroen.es

AMI	**Euro NCAP: N.D.**										
AMI	7.790	-	E	8	2	2,410	1.390	-	-		-
C3	**Euro NCAP: N.D.**										
PureTech 100 You	14.990	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
PureTech 100 Max	19.200	1.199	G	100	2	4.015	1.755	1.577	5,6		310
ë-C3 You	22.590	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,1		310
ë-C3 Max	27.290	-	E	113	2	4.015	1.755	1.577	17,4		310
C3 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 110 6V Feel 5p S/S	22.240	1.199	G	110	2	4.154	1.756	1.597	4,7		410
1.2 PureTech 110 Shine 5p S/S EAT6	22.420	1.199	G	110	2	4.154	1.756	1.637	5,7		410
1.5 BlueHDi 6V 110 Feel 5p S/S	23.220	1.499	D	102	2	4.154	1.756	1.597	4		410
C4	**Euro NCAP: ★★★★**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.2 PureTech 100 Live Pack	21.085	1.199	G	100	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack	23.105	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Feel Pack EAT8	25.645	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 C Series	23.965	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
1.2 PureTech 130 Shine	24.695	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	27.435	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
e-C4 eléctrico Feel Pack	35.845	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico C Series	35.855	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico Shine	36.985	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico 54 kWh Shine 156 CV	38.905	-	E	156	2	4.360	1.800	1.525	14,9		380
C4 X	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 PureTech 100 You	22.500	1.199	G	100	2	4.600	1.800	1.525	5,3		510
1.2 BlueHDi 130 Plus EAT8	28.450	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 BlueHDi 130 Max EAT8	30.700	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Plus	26.100	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Max	28.350	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh You	34.040	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh You	35.040	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh Plus	35.490	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Plus	36.490	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Max	38.080	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,8		510
C5 Aircross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 C Series	31.430	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	1,4		460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357	1.199	G	136	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
C5 X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100	1.199	G	130	2	4.805	1.815	1.485	6,0		545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600	1.598	G	180	2	4.805	1.815	1.485	6,5		545
Hybrid e-225 Feel Pack	45.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid e-225 Feel Pack	47.215	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid e-225 Feel Pack	49.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485

CUPRA

cupraofficial.es

Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 TSI 190 4Drive 5p S/S DSG7	44.360	1.984	G	190	4	4.376	1.841	1.615	8,1		485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive 5p S/S DSG7	50.670	1.984	G	300	4	4.376	1.841	1.615	7,4		485
Formentor	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	33.040	1.498	G	150	2	4.450	1.839	1.615	6,4		450
1.5 TSI 150 DSG7	35.520	1.498	G	150	2	4.450	1.839	1.615	6,4		450
2.0 TSI 190 DSG7 4Drive	43.580	1.998	G	190	4	4.450	1.839	1.615	7,6		420
2.0 TDI 150	36.540	1.968	D	150	2	4.450	1.839	1.615	4,8		450
2.0 TDI 150 DSG7 4Drive	42.180	1.968	D	150	2	4.450	1.839	1.615	4,8		450
1.4 e-Hybrid 204 DSG6	40.920	1.395	G	204	2	4.450	1.839	1.510	1,2		345
VZ 2.0 TSI 245 DSG	49.210	1.998	G	245	4	4.450	1.839	1.615	7,7		420
VZ5 2.0 TSI 310 4Drive DSG7	51.550	1.984	G	310	4	4.450	1.839	1.615	8,6		450
VZ 1.4 e-Hybrid 245	48.120	1.395	G	204	2	4.450	1.839	1.510	1,5		345
VZ5 2.5 TSI 390 4Drive DSG7	68.460	2.480	G	390	4	4.468	1.852	1.505	10,2		410
VZ5 2.5 TSI 390 4Drive DSG7 Taiga	72.611	2.480	G	390	4	4.468	1.852	1.505	10,2		410
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	31.610	1.498	G	150	2	4.398	1.799	1.467	6,0		380
2.0 TSI 190 DSG7	32.530	1.998	G	190	2	4.398	1.799	1.467	6,9		380
VZ 2.0 TSI 245 DSG	42.235	1.998	G	245	2	4.398	1.799	1.467	7,2		380
VZ 2.0 TSI 300 DSG	44.495	1.998	G	300	2	4.398	1.799	1.467	7,6		380
VZ 2.0 TSI 300 VZ CUP DSG	54.072	1.998	G	300	2	4.398	1.799	1.467	7,8		380
1.4 TSI e-Hybrid 245 CV	42.120	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	43.680	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
1.4 TSI e-Hybrid VZ CUP 245 CV	51.255	1.395	G	245	2	4.398	1.799	1.467	1,3		270
León Sportstourer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 150 DSG7	32.940	1.498	G	150	2	4.657	1.799	1.463	6,1		620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860	1.998	G	190	2	4.657	1.799	1.463	6,9		620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215	1.998	G	245	2	4.657	1.799	1.463	7,2		620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,6		620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195	1.998	G	310	4	4.657	1.799	1.463	8,3		620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,2		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,3		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,4		470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.409	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,8		620
Born	**Euro NCAP: ★★★★★**										
204 CV 58 kWh	34.990	-	E	204	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack	35.280	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
204 CV 58 kWh Advanced Plus	35.900	-	E	204	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	36.190	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack	38.160	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	39.070	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385

DACIA

dacia.es

Spring	**Euro NCAP: ★**										
Spring Essential 45	20.555	-	E	45	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Spring Extreme 65	22.205	-	E	65	2	3.734	1.579	1.516	-		270
Duster 2024	**Euro NCAP: N.D**										

ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-		472
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-		-
Jogger	**Euro NCAP: ★★★**										
ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Sandero	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	13.190	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Essential	13.790	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
TCe 90 Expression	14.040	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Expression	14.640	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
Sandero Stepway	**Euro NCAP: ★★★**										
TCe 90 Essential	14.868	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Essential	14.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 90 Expression	15.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
TCe 90 Expression CVT	16.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Expression	15.768	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 110 Extreme	17.668	999	G	110	2	4.099	1.848	1.535	5,5		328
ECO-G 100 Extreme	17.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328

DFSK

dfsk.es

500	**Euro NCAP: N.D.**										
500 Luxury	20.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
500 Intelligent	22.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
580	**Euro NCAP: ★★★**										
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
Fengon 5	**Euro NCAP: ★★★**										
1.5 T Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5		-

DODGE

amencars.es

Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
SXT	62.500	3.604	G	303	2	5.023	1.923	1.449	9,3		-
R/T	78.000	5.654	G	375	2	5.023	1.923	1.465	12,7		-
SRT Hellcat	140.500	6.166	G	717	2	5.023	1.923	1.449	16,8		-
Challenger	**Euro NCAP: N.D.**										
R/T	93.500	6.417	G	485	2	5.100	1.905	1.467	11,4		-
SRT Hellcat	135.500	6.166	G	717	2	5.100	1.905	1.467	16,8		-
Durango	**Euro NCAP: N.D.**										
GT	79.700	3.604	G	295	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
R/T	88.500	6.417	G	360	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-
SRT Hellcat	155.500	6.166	G	710	2	5.101	1.924	1.851	12,6		-

DS

dsautomobiles.es

3	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 PureTech 130 Bastille Aut.	31.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G	130	2	4.118	1.791	1.534	6		350
1.5 BlueHDi 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D	130	2	4.118	1.791	1.534	4,7		350
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E	156	2	4.118	1.791	1.534	-		350
4	**Euro NCAP: ★★★★**										
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	5,9		439
Cross BlueHDI 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G	131	2	4.400	1.830	1.470	6,0		439
BlueHDI 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D	130	2	4.400	1.830	1.470	4,8		439
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G	225	2	4.400	1.830	1.470	1,3		390
7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 BlueHDi 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D	130	2	4.595	1.906	1.631	5,5		555
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G	225	2	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G	300	4	4.570	1.895	1.620	1,2		555
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G	360	4	4.570	1.895	1.620	1,8		555
9	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E-Tense 250 Performance Line	64.300	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Performance Line 4x4	73.950	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 250 Rivoli+	66.200	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Rivoli+ 4x4	75.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 250 Opera Premiere	74.150	1.598	G	250	2	4.934	1.855	1.460	1,0		510
E-Tense 360 Opera Premiere 4x4	83.850	1.598	G	360	4	4.934	1.855	1.460	1,0		510

EVO

drautomobiles.com/es

3	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 3 1.5 Gasolina	17.900	1.499	G	114	2	4.135	1.750	1.568	6,7		-
Evo 3 1.5 GLP	19.400	1.499	G	108	2	4.318	1.750	1.568	4,7		-
4	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 4 1.6 Gasolina	20.900	1.590	G	114	2	4.325	1.765	1.640	7,7		-
Evo 4 1.6 GLP	21.900	1.590	G	106	2	4.325	1.765	1.640	5,2		-
5	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 5 1.5 Turbo Gasolina	21.900	1.499	G	127	2	4.325	1.815	1.640	7,5		-
Evo 5 1.5 Turbo GLP	22.700	1.499	G	120	2	4.325	1.815	1.640	5,2		-
7	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 6 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 7 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 6 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Evo 7 1.5 Turbo GLP 7 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-
Cross 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Evo Cross4 2.0 Turbo Diésel pick-up	25.400	1.999	D	136	4	5.315	1.830	1.815	-		-

FERRARI

ferrari.it

296 GTB	**Euro NCAP: N.D.**										
296 GTB	279.055	2.992	G	829	2	4.565	1.958	1.187	6,4		-
SF90	**Euro NCAP: N.D.**										
SF90 Stradale Coupé	489.725	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
SF90 Stradale Spider	545.025	3.990	G	1.001	4	4.710	1.972	1.186	-		-
12 Cilindri	**Euro NCAP: N.D.**										
12 Cilindri Coupé	412.141	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		270
12 Cilindri Spider	486.646	6.496	G	830	2	4.733	-	1.292	-		-
F8 Tributo	**Euro NCAP: N.D.**										
F8 Tributo Coupé	338.077	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
F8 Tributo Spider	361.000	3.902	G	721	2	4.611	1.979	1.206	-		-
Portofino M	**Euro NCAP: N.D.**										
Portofino M	233.971	3.855	G	620	2	4.594	1.938	1.318	-		-
Roma	**Euro NCAP: N.D.**										
Roma	220.000	3.855	G	620	2	4.656	1.974	1.301	-		272
Purosangue	**Euro NCAP: N.D.**										
Purosangue	430.000	6.496	G	725	4	4.973	2.028	1.589	-		473

FIAT

fiat.es

500	**Euro NCAP ★★★**										
1.0 Hybrid 70 Hatchback	16.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Hatchback	19.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Hatchback	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Cabrio	19.500	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 (RED) Cabrio	22.050	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
1.0 Hybrid 70 Dolcevita Cabrio	22.400	999	G	70	2	3.571	1.627	1.488	5,3		185
500 E	**Euro NCAP ★★★★★**										
500E Berlina 95	29.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	33.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina (RED) 95	30.400	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Berlina 118	34.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
500E 3+1 118	35.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E 3+1 La Prima By Bocelli 118	39.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio 118	36.900	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 95	32.900	-	E	95	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio (RED) 118	33.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500E Cabrio La Prima By Bocelli 118	40.400	-	E	118	2	3.632	1.683	1.527	-		185
500X	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Firefly Turbo 120 Club	23.850	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Club	27.300	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	29.100	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Cross	25.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.6 Multijet 120 Cross	28.950	1.598	D	130	2	4.269	1.796	1.600	5,0		350
1.5 Hybrid 130 Cross Auto.	30.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
1.0 Firefly Turbo 120 Club	26.500	999	G	120	2	4.264	1.796	1.600	5,8		350
1.5 Hybrid 130 Club Auto.	31.750	1.468	G	130	2	4.264	1.796	1.600	5,3		350
Panda	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 Hybrid 70	14.550	999	G	70	2	3.653	1.643	1.551	5,2		225
Cross 1.0 Hybrid 70	17.550	999	G	70	2	3.705	1.662	1.657	5,4		225
Tipo	**Euro NCAP: ★★★**										
Hatchback 1.0 T3 100	22.100	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95	23.350	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	27.100	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 City Cross	23.850	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 City Cross	26.050	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 City Cr. Aut.	28.850	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 Cross	25.600	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 Cross	27.800	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Cross Aut.	30.600	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.0 T3 100 (RED)	26.400	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.3 Multijet 95 (RED)	28.600	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 (RED) Aut.	31.400	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Garmin Aut.	30.350	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4		440
Station Wagon 1.0 T3 100	23.600	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95	24.850	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut.	28.600	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.0 T3 100 Cross	27.003	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
Station Wagon 1.3 Multijet 95 Cross	29.300	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3		550
SW 1.5 Hybrid City Life130 Aut. Cross	32.100	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4		550
600	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid	23.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,8		385
Hybrid La Prima	28.180	1.199	G	100	2	4.171	1.781	1.523	4,9		385
600e Red	34.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,1		360
600e La Prima	39.377	-	E	156	2	4.171	1.781	1.523	15,2		360

FORD

ford.es

EcoSport	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 EcoBoost 125 ST Line 5p S/S Aut.	27.191	999	G	125	2	4.096	1.765	1.653	6,0		334
1.0 EcoBoost 125 Active 5p S/S Aut.	27.659	999	G	125	2	4.096	1.765	1.653	6,0		334
Fiesta	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active	24.317	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active X	25.700	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line X	25.795	999	G	125	2	4.048	1.735	1.490	5,0		311
1.5 EcoBoost 200 ST	30.998	1.496	G	200	2	4.048	1.735	1.490	6,7		311
Focus	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 EcoBoost 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,5		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	30.536	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line Aut.	31.736	999	G	125	2	4.382	1.825	1.471	5,3		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	33.392	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	34.592	999	G	155	2	4.382	1.825	1.471	5,2		392
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV Active	32.046	999	G	125	2	4.672	1.825	1.497	5,5		635
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV ST Line Aut	33.492	999	G	155	2	4.672	1.825	1.497	5,3		635
2.3 EcoBoost 280 ST	41.383	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
2.3 EcoBoost 280 ST Aut.	44.024	2.261	G	280	2	4.672	1.825	1.497	8,0		375
Kuga	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoBoost 150 ST Line	34.332	1.496	G	150	2	4.614	1.883	1.661	6,4		412
FHEV 2.5 Duratec 180 ST Line Aut.	36.013	2.499	G	180	2	4.614	1.883	1.678	5,3		412
FHEV 2.5 183 ST Line Aut AWD	37.870	2.499	G	183	4	4.614	1.883	1.678	5,7		412
PHEV 2.5 243 ST Line Aut.	40.768	2.499	H	243	2	4.614	1.883	1.678	0,9		4
Explorer	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.0 PHEV AWD ST-Line	90.594	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
3.0 PHEV AWD Platinum	91.722	2.956	G	457	4	5.062	2.004	1.778	3,1		635
Mustang	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 440 GT Aut.	63.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.396	12,5		332
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	60.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.396	12,8		332
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 440 GT 2p Aut.	59.731	5.038	G	439	2	4.789	1.916	1.382	12,1		408
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	56.731	5.038	G	450	2	4.789	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8	69.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	12,4		408
Mach-1 5.0 V8 Aut.	72.231	5.038	G	460	2	4.797	1.916	1.382	11,7		408
Mustang Mach-E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Mach-E RWD 269 CV 76 kWh	64.687	-	E	269	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 269 CV 76 kWh Prem.	70.872	-	E	269	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E RWD 294 CV 99 kWh Prem.	72.658	-	E	294	2	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 351 CV 99 kWh Prem.	77.067	-	E	351	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262	-	E	487	4	4.712	1.881	1.597	-		483
Puma	**Euro NCAP: ★★★★★**										
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3		456
Bronco	**Euro NCAP: N.D.**										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7		471
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2		546
Explorer 100% EV	**Euro NCAP: N.D.**										
Rango Extendido RWD 77 kWh	46.562	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	13,9		536
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	49.582	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	14,7		536
Rango Extendido AWD 79 kWh	55.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	15,7		536
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	58.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	16,6		536
Explorer 100% EV	**Euro NCAP: N.D.**										
Rango Extendido RWD 77 kWh	46.562	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	13,9		536
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	49.582	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	14,7		536
Rango Extendido AWD 79 kWh	55.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	15,7		536
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	58.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	16,6		536

HONDA

honda.es

Civic	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e:HEV Elegance	32.100	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Sport	33.200	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
e:HEV Advance	36.600	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410
Type R	54.850	1.996	H	329	2	4.594	1.890	1.408	8,2		410
ZR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Sport	44.950	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		390
e:HEV Advance	47.050	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		380
CR-V	**Euro NCAP: N.D.**										
e:HEV Elegance 4x2	51.545	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	5,9		587
e:HEV Advance 4x4	56.565	1.993	H	184	4	4.706	1.866	1.674	6,7		579
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	0,8		617
e	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 154 5p Aut. Advance	37.300	-	E	154	2	3.894	1.752	1.512	-		171
e:Ny1	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344
HR-V	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320
Jazz	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304

HYUNDAI

hyundai.es

i10	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252
i20	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 MPI 84 Essence 5p	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.2 MPI 84 Klass 5p	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352
1.0 T-GDi 48V Tecno 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352
i30	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 DPi 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
1.0 TGDi 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.0 TGDi 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,5		395
1.0 TGDi 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3		395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,7		395
1.0 TGDi 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4		395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,3		395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6		395
1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,1		395
N 2.0 T-GDI 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,0		381
N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,4		381
CW 1.0 TGDi 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,5		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,2		602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,3		602
CW 1.0 TGDi 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,4		602
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6		602
CW 1.5 TGDi 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6,1		602
Fastback 1.0 TGDi 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,4		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,2		450
Fastback 1.0 TGDi 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,3		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,5		450
Fastback 1.5 TGDi 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,2		450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecno 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,7		450
Fastback1.5 TGDi 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,1		450
Fastback N 2.0 T-GDI 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8,4		450
BAYON	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 MPI Essence	16.490	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Essence	17.490	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,4		411
1.2 MPI Maxx	18.565	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6		411
1.0 T-GDI 100 Maxx	19.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,5		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	20.415	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Maxx 7DCT	20.905	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 Tecno	21.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	22.815	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	25.120	998	G	120	2	4.180	1.775	1.490	5,3		411
IONIQ 6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
151 bat 53 kWh RWD Light	49.620	-	E	151	2	4.855	1.880	1.495	13,9		446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010	-	E	228	2	4.855	1.880	1.495	14,3		446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360	-	E	325	4	4.855	1.880	1.495	16,9		416
IONIQ 5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	E	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
N 84 kWh AWD	78.000	-	E	650	2	4.635	1.890	1.605	21,2		480
Kona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TGDi 120 Klass	23.590	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,8		374
1.0 TGDi 120 48V Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V Tecno	27.040	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 48V N Line	28.740	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	5,6		374
1.0 TGDi 120 7DCT Maxx	24.790	998	G	120	2	4.205	1.800	1.565	6,0		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Maxx	29.290	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Tecno	31.540	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
1.6 GDi HEV 141 6DCT Style Sky	34.890	1.580	H	141	2	4.205	1.800	1.565	4,9		374
Electrico 136 Maxx	37.850	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 136 Tecno	41.250	-	E	136	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Maxx	37.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Tecno	41.250	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Electrico 204 Style	48.850	-	E	204	2	4.205	1.800	1.570	14,3		332
Kona 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi Maxx	28.490	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,7		466
1.0 T-GDi 48V Maxx	29.740	998	G	120	2	4.350	1.825	1.585	5,5		466
1.6 GDi HEV DCT Maxx	32.040	1.580	H	141	2	4.350	1.825	1.585	4,5		466
1.6 T-GDi DCT N-Line	28.490	1.598	G	198	2	4.385	1.825	1.585	6,4		466
Nexo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric FCEV 163 Style 5p Aut.	69.000	-	G	163	2	4.670	1.860	1.640	-		461
Santa Fe	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 CRDi 150 Essence 5p 7plz S/S	34.900	1.995	D	150	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S	39.900	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.2 CRDi 200 Klass 5p 7plz S/S Aut.	42.100	2.199	D	200	2	4.770	1.890	1.680	-		547
2.4 GDi 184 Tecno 4x4 5p 7plz S/S Aut.	50.150	2.360	G	185	4	4.770	1.890	1.680	-		547
Staria	**Euro NCAP: N.D.**										
Staria Style 2.2 CRDi AT. 7 plazas	52.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Tecno 2.2 CRDi AT. 9 plazas	54.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Staria Maxx 2.2 CRDi AT. 9 plazas	62.990	2.199	D	177	2	5.253	1.997	1.990	8,7		461
Tucson	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDi 150 Klass	27.400	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,7		620
1.6 CRDI 115 Klass	29.000	1.598	D	115	2	4.500	1.865	1.650	5,3		620
1.6 T-GDi 150 Maxx 48V	31.700	1.598	G	150	2	4.500	1.865	1.650	6,5		620
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 230 Maxx 6AT	34.950	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,6		616
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT	35.050	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,3		546
1.6 CRDi 136 Maxx 48V DCT 4x4	38.550	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,8		546
1.6 CRDi 136 Tecno 48V DCT	39.500	1.598	D	136	2	4.500	1.865	1.650	5,4		546
Híbrido 1.6 T-GDi HEV 230 Tecno 6AT	39.640	1.598	G	230	2	4.500	1.865	1.650	5,7		616
1.6 T-GDi 180 Style 48V DCT 4x4	44.750	1.598	G	180	4	4.500	1.865	1.650	7,1		577
Híbrido 1.6 T-GDi HEV Style 6AT 4x4	47.150	1.598	G	230	4	4.500	1.865	1.650	6,4		616
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Maxx	39.790	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558
PHEV 1.6 T-GDi 265 4x4 Style	48.590	1.598	G	265	4	4.500	1.865	1.650	1,4		558

INEOS

ineosgr

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
QM 3.0 Turbo Gasolina	73.943	2.998	G	286	4	4.896	1.930	2.036	12,9		-
QM 3.0 Turbo Diesel	73.493	2.993	D	249	4	4.896	1.930	2.036	10,1		-

JAGUAR

jaguar.com/es

E-Pace	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0D 163	40.950	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160	42.250	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D 163 R-Dynamic	43.500	1.999	D	163	2	4.395	1.984	1.649	6,0		470
1.5 MHEV 160 R-Dynamic	44.900	1.498	G	160	2	4.395	1.984	1.649	8,0		470
2.0D MHEV 163 AWD Auto	48.350	1.999	D	163	4	4.395	1.984	1.649	6,4		470
2.0 MHEV 200 AWD Auto	50.400	1.998	G	200	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0D MHEV 204 AWD Auto	52.200	1.999	D	200	4	4.395	1.984	1.649	6,5		470
2.0 MHEV 250 AWD Auto	55.050	1.998	G	250	4	4.395	1.984	1.649	8,8		470
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9,1		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
F-Pace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 i4 250 Pure AWD 5p Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5		650
2.0 i4 300 Pure AWD 5p Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9		650
2.0L i4D 163 Pure 5p	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3		650
2.0L i4D 180 Prestige AWD 5p Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7		650
2.0L i4D 180 Pure 5p Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5		650
2.0L i4D 240 Pure AWD 5p Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
3.0L TDV6 300 Pure AWD 5p Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
5.0 V8 550 SVR AWD 5p Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9		650
F-Type	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
I-Pace	**Euro NCAP: N.D.**										
S EV400 90kWh AWD 5p Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD 5p Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD 5p Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
XE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
XF	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	g	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JEEP

jeep.es

Avenger	Euro NCAP: N.D.										
1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380-
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528-	154		355-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
Compass	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9		420
Renegade	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler	**Euro NCAP: N.D.**										
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533

Grand Cherokee	Euro NCAP: N.D.										
4xE Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xE Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xE Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KIA

kia.es

Ceed	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech 5p ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDI MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDI MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDI MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer1.6 CRDI MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer1.0 T-GDi MHEV120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437
e-Soul	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 136 Concept 5p Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Electric 204 Drive (Long Range) 5p Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-		315
Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										

1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
e-Niro	**Euro NCAP: ★★★★**										
Concept 65 kWh	41.435	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	45.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Drive 65 kWh	48.135	-	E	204	2	4.420	1.825	1.545	15,9		495
Picanto	**Euro NCAP: ★★★**										
1.0 DPI 67 Concept	11.279	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,1		255
1.0 DPI 67 GT Line	13.442	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
1.2 DPI 84 GT Line	13.493	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.0 DPI 67 AMT GT Line	14.343	998	G	67	2	3.595	1.595	1.485	5,3		255
1.2 DPI 84 AMT GT Line	14.843	1.197	G	84	2	3.595	1.595	1.485	5,5		255
1.0 T-GDI 100 GT Line	15.342	998	G	100	2	3.595	1.595	1.485	5,2		255
ProCeed	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.0 T-GDi 120 GT Line	26.855	998	G	120	2	4.605	1.800	1.422	5,8		594
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	30.305	1.482	G	160	2	4.605	1.800	1.422	5,7		594
1.6 T-GDi 204 GT DCT	33.080	1.591	G	204	2	4.605	1.800	1.422	6,8		594
Rio	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	13.046	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	15.296	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.2 DPI 84 Drive	15.396	1.197	G	84	2	4.065	1.725	1.450	5,8		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Drive	17.646	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,1		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	18.196	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	18.846	999	G	100	2	4.065	1.725	1.450	5,5		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	19.296	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	20.496	999	G	120	2	4.065	1.725	1.450	5,4		325
Sorento	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.2 CRDi Drive DCT 4x2	41.265	2.151	D	201	2	4.810	1.900	1.695	6,2		187
1.6 T-GDI HEV Drive 4x2	43.165	1.598	G	230	2	4.810	1.900	1.695	6,4		187
2.2 CRDi Emotion DCT 4x4	48.073	2.151	D	201	2	4.810	1.900	1.695	6,8		187
1.6 T-GDI HEV Emotion 4x4	49.973	1.598	G	230	4	4.810	1.900	1.695	6,8		187
1.6 T-GDI PHEV Drive 4x4	50.900	1.598	G	265	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
1.6 T-GDI PHEV Emotion 4x4	54.510	1.598	G	265	4	4.810	1.900	1.695	1,6		175
Sportage	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6 T-GDI 150 Concept	25.980	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,7		591
1.6 CRDI 115 Concept	28.900	1.598	D	115	2	4.515	1.865	1.645	5,2		571
1.6 T-GDI MHEV 150 Drive	30.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,5		562
1.6 CRDI MHEV 136 Concept	30.500	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	4,9		526
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech	32.905	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Drive	33.920	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	5,6		587
1.6 T-GDI MHEV 150 Tech 7DCT	35.005	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,4		562
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4	38.700	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,4		526
1.6 T-GDI MHEV 150 GT Line 7DCT	40.105	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	6,6		562
1.6 T-GDI HEV 230 Tech 4x4	40.350	1.598	H	230	2	4.515	1.865	1.645	6,3		587
1.6 CRDI MHEV 136 Tech 4x4 7DCT	40.800	1.598	D	136	4	4.515	1.865	1.645	5,8		526
1.6 T-GDI MHEV 180 Tech 4x4 7DCT	41.050	1.598	G	150	2	4.515	1.865	1.645	7,0		562
1.6 T-GDI MHEV 180 GT Line 4x4 7DCT	46.725	1.598	G	180	2	4.515	1.865	1.645	7,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Drive 4x4 Aut.	43.650	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 Tech 4x4 Aut.	46.550	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
1.6 T-GDI PHEV 265 GT Line 4x4 Aut.	52.350	1.598	H	265	4	4.515	1.865	1.645	1,1		562
Stinger	**Euro NCAP: ★★★★★**										
3.3 T-GDi 366 GT 4x4 5p ISG Aut.	59.875	3.342	G	366	4	4.830	1.870	1.400	10,5		406
Stonic	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 DPI 84 Concept	16.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	17.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Concept	18.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.2 DPI 84 Drive	18.458	1.197	G	84	2	4.140	1.760	1.520	6,1		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 Concept	19.642	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive	20.342	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 100 GT Line	20.482	999	G	100	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line	21.542	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,6		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 Drive DCT	21.642	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,5		332
1.0 T-GDI MHEV iMT 120 GT Line DCT	22.842	999	G	120	2	4.140	1.760	1.520	5,7		332
XCeed	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 T-GDi 120 Concept 5p ISG	19.913	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.0 T-GDi 120 Drive 5p ISG	21.127	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Drive	23.078	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Concept	23.103	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.0 T-GDi 120 Tech 5p ISG	23.428	998	G	120	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 MHEV 136 Drive	24.003	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,0		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.377	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,2		426
1.6 MHEV 136 Tech DCT	26.820	1.598	D	136	2	4.395	1.826	1.483	5,3		426
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	26.878	1.482	G	160	2	4.395	1.826	1.483	6,0		426
1.6 T-GDi 204 Emtion DCT	31.803	1.591	G	204	2	4.395	1.826	1.483	7,1		426
1.6 PHEV eDrive	28.342	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
1.6 PHEV eMotion	32.752	1.580	G	141	2	4.395	1.826	1.483	1,4		291
EV6	**Euro NCAP: N.D.**										
RWD 170 58kWh	49.220	-	E	170	2	4.680	1.880	1.550	16,6		542
RWD 229 77kWh	53.122	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	16,5		542
RWD 229 77kWh GT Line	58.722	-	E	229	2	4.680	1.880	1.550	17,2		542
AWD 325 77kWh GT Line	62.722	-	E	325	4	4.680	1.880	1.550	18,0		510
AWD 585 77kWh GT	70.420	-	E	585	4	4.680	1.880	1.550	22,7		542
EV9	**Euro NCAP: N.D.**										
AWD GT-Line 7 plazas	85.100	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880
AWD GT-Line 6 plazas	86.200	-	E	385	4	5.015	1.980	1.780	22,8		880

KTM

ktm.com/es/x-bow/

X-Bow	Euro NCAP: N.D.										
2.0 285 GT	97.271	1.984	G	285	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 300 R	78.051	1.984	G	300	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 360 RR	113.746	1.984	G	360	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-

LAMBORGHINI

lamborghini.com

Huracán	Euro NCAP: N.D.										
EVO 5.2 V10 640 2p	249.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.165	13,7		100
EVO Spyder 5.2 V10 640 2p	274.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.180	14,2		100
STO Coupé	338.000	5.204	G	640	4	4.549	1.945	1.220	14,2		38
Urus	**Euro NCAP: N.D.**										
S	265.000	3.996	G	666	4	5.112	2.018	1.638	-		616
Performante	296.000	3.996	G	666	4	5.137	2.026	1.618	-		616

LANCIA

lancia.es

Ypsilon	Euro NCAP: N.D.										
BEV Edizione Limitata Cassina	39.999	-	E	156	2	4.080	1.768	1.440	14,3		309

LAND ROVER

landrover.es

Defender	Euro NCAP: N.D.										
90 SE D250 AWD 3p	80.450	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC SE D250 AWD 3p	85.500	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 X-DYNAMIC HSE D250 AWD 3p	92.700	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 XS EDITION D250 AWD 3p	94.399	2.996	D	249	4	4.323	1.996	1.974	8,6		297
90 SE P400 AWD 3p	91.200	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC SE P400 AWD 3p	96.249	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X-DYNAMIC HSE P400 AWD 3p	103.499	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 XS EDITION P400 AWD 3p	99.850	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 75TH LIMITED ED. P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 X P400 AWD 3p	126.500	2.996	G	400	4	4.323	1.996	1.974	11,3		297
90 V8 AWD 3p	154.300	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
90 V8 CARPATHIAN EDITION AWD 3p	162.850	5.000	G	525	4	4.323	1.996	1.974	14,6		297
110 SE D250 AWD 5p	87.250	2.996	D	249	4	4.758	1.996	1.967	8,7		857
110 P400e AWD 5p	79.500	1.997	H	404	4	4.758	1.996	1.967	2,6		670
110 SE P400 AWD 5p	98.150	2.996	G	400	4	4.758	1.996	1.967	11,5		857

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
110 V8 AWD 5p	158.750	5.000	G	525	4	4.758	1.996	1.967	14,8		857
130 SE D250 AWD 5p	100.450	2.996	D	249	4	5.358	1.996	1.970	8,9		1015
130 SE P400e AWD 5p	109.350	2.996	G	400	4	5.358	1.996	1.970	11,5		1015
Discovery	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D250 MHEV AWD Aut.	76.349	2.996	D	249	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350	2.997	D	300	4	4.956	2.000	1.888	8,4		723
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550	2.996	G	360	4	4.956	2.000	1.888	10,4		723
Discovery Sport	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D165 FWD Sport SE	54.749	1.999	D	163	2	4.597	2.069	1.727	6,3		454
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850	1.999	D	163	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150	1.999	D	204	4	4.597	2.069	1.727	6,8		454
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G	200	4	4.597	2.069	1.727	9,2		454
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H	309	4	4.597	2.069	1.727	1,6		454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G	290	4	4.597	2.069	1.727	9,4		454
Range Rover	**Euro NCAP: ★★★★★**										
SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575
SWB P440e PHEV HSE	149.150	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
Range Rover Evoque	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 D165 FWD MHEV 5p	45.150	1.999	G	163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472
2.0 D165 AWD MHEV 5p Auto.	51.000	1.999	G	163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 D200 AWD MHEV 5p Aut. S	60.800	1.999	G	204	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 P160 FWD MHEV 5p Aut.	45.550	1.997	D	160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472
2.0 P300 AWD MHEV 5p Aut. HST	81.200	1.997	G	300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472
1.5 P300e AWD MHEV 5p Aut.	81.200	1.498	H	309	4	4.371	1.904	1.649	1,5		472
Range Rover Sport	**Euro NCAP: N.D.**										
D250 Sport SE	103.050	2.996	D	250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
D300 Sport SE	107.250	2.996	D	300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
P440e Sport S	102.700	2.996	H	440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450
P510e First Edition	145.500	2.996	H	510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450
SV	237.000	4.395	G	635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450
Range Rover Velar	**Euro NCAP: ★★★★★**										
D200 MHEV 4WD Auto	71.000	1.997	D	204	4	4.803	2.032	1.683	6,4		513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400	1.997	H	404	4	4.803	2.032	1.683	2,2		513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800	2.997	D	300	4	4.803	2.032	1.665	7,4		513

LEXUS — lexusauto.es

ES	**Euro NCAP: ★★★★★**										
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172
LS	**Euro NCAP: N.D.**										
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	**Euro NCAP: N.D.**										
LBX	33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant	37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion	38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
NX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 2WD Business	53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive	62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business	56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive	63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport	74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury	74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive	71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport	81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury	82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
RX	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h 4WD Business	81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive	91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business	88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive	97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style	88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury	106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport	111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539
UX	**Euro NCAP: N.D.**										
250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
LM	**Euro NCAP: ★★★★★**										
350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
RZ	**Euro NCAP: N.D.**										
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-

LOTUS — lotuscars.com

Emira	**Euro NCAP: N.D.**										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	**Euro NCAP: N.D.**										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734

MAHINDRA — mahindra.es

KUV100	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 82 K6+ 5p	11.950	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
1.2 82 K8 5p	13.250	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243

MASERATI — maserati.com

Ghibli	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GT Hybrid AWD	98.050	1.995	G	330	4	4.971	1.945	1.461	8,3		500
Modena AWD	138.850	2.979	G	430	4	4.971	1.945	1.461	11,9		500
Trofeo RWD	172.400	3.799	g	580	2	4.971	1.945	1.461	7		500
Levante	**Euro NCAP: N.D.**										
GT AWD	107.900	1.995	G	330	4	5.959	1.968	1.679	10,2		580
Modena AWD	146.300	2.979	G	430	4	5.005	1.968	1.679	12,6		580
Trofeo AWD	197.350	3.799	G	580	4	5.005	1.968	1.679	15,9		580
GranTurismo	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	200.900	-	E	761	4	4.959	1.957	1.353	22,8		270
Modena	202.900	2.992	G	496	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Trofeo	253.000	2.992	G	557	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Grecale	**Euro NCAP: N.D.**										
Folgore	126.700	-	E	557	4	4.846	1.948	1.670	24,7		535
GT	81.050	1.995	G	300	4	4.846	1.948	1.670	8,7		535
Modena	96.100	1.995	G	330	4	4.846	1.948	1.670	8,8		535
Trofeo	129.200	3.000	G	530	4	4.846	1.948	1.670	11,2		535
MC20	**Euro NCAP: N.D.**										
Coupé V6 630	265.388	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.221	11,6		150
Cielo V6 630	300.500	2.992	G	630	2	4.669	1.965	1.218	11,6		150

MAZDA — mazda.es

2	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Origin	20.606	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Homura	21.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Zenith	22.431	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
1.5 Skyactiv-G 90 M Hybrid Signature	23.781	1.496	G	90	2	4.065	1.695	1.495	4,7		255
2 Hybrid	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Pure Plus	24.225	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile	25.454	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Agile Comfort	26.579	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	3,8		286
Hybrid Select	27.994	1.490	G	116	2	3.940	1.745	1.505	4,0		286
3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 4p S/S	27.182	1.998	G	122	2	4.660	1.795	1.440	6,0		450
2.0 Skyactiv-G 122 Origin 5p S/S	26.682	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,2		358
2.0 Skyactiv-G 122 Zenith 5p S/S	29.032	1.998	G	122	2	4.460	1.795	1.435	6,7		358
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 4p S/S	29.682	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.182	1.998	G	186	2	4.460	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p	32.032	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith 4p Aut.	34.332	1.998	G	186	2	4.660	1.795	1.440	5,5		450
6	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p	30.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 4p Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.870	1.840	1.450	6,2		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p S/S	32.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	4,4		480
2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 4p Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky	39.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	4,7		480
2.2 Skyactiv-D 184 Zenith Black Sky Aut.	41.375	2.191	D	184	2	4.870	1.840	1.450	5,1		480
2.5 Skyactiv-G 194 Zenith Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.870	1.840	1.450	6,7		480
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution 5p	30.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G 145 Evolution Aut.	32.575	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.0 Skyactiv-G Zenith White Aut.	37.375	1.998	G	145	2	4.805	1.840	1.480	6,3		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution 5p	32.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	4,6		522
WGN 2.2 Skyactiv-D 150 Evolution Aut.	34.825	2.191	D	150	2	4.805	1.840	1.480	5,1		522
WGN 2.2 Skyactiv-D Zenith Black Sky Aut.	39.375	2.191	D	184	2	4.805	1.840	1.480	5,1		522
WGN 2.5 Skyactiv-G Zen Black Sky Aut.	39.875	2.488	G	194	2	4.805	1.840	1.480	6,8		522
CX-3	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.8 Skyactiv-D 115 Evolution 5p S/S	21.845	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,4		350
1.8 Skyactiv-D 115 Zenith 5p S/S Aut.	25.650	1.759	D	115	2	4.275	1.765	1.535	4,9		350
2.0 Skyactiv-G 121 Evolution 5p Aut.	23.245	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,1		350
2.0 Skyactiv-G 121 Origin 5p S/S	20.645	1.998	G	121	2	4.275	1.765	1.535	6,2		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p S/S	27.750	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	7		350
2.0 Skyactiv-G 150 Zenith AWD 5p Aut.	29.550	1.998	G	150	4	4.275	1.765	1.535	6,7		350
CX-30	**Euro NCAP: N.D.**										
1.8 Skyactiv-D 116 Evolution 5p S/S Aut.	34.025	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	5,0		430
1.8 Skyactiv-D 116 Origin 5p S/S	29.575	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	4,4		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Evolution Aut.	32.025	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,5		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Origin 5p S/S	27.575	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,1		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD	32.475	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	5,3		422
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD Aut.	35.275	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	6,0		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Evolution Aut.	34.425	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	5,2		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin 5p S/S	29.975	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	4,6		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422
CX-5	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin	30.900	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	6,7		522
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin 6AT	32.410	1.998	G	165	2	4.575	1.845	1.680	7,3		522
2.2 Skyactiv-D 2WD Origin	33.900	2.191	D	150	2	4.575	1.845	1.680	5,6		522
2.2 Skyactiv-D 2WD 6AT Origin	36.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,1		510
2.5 Skyactiv-G 2WD 6AT Newground	38.180	2.488	G	194	4	4.575	1.845	1.680	7,6		522
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Newground	42.220	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Signature	46.260	2.191	D	184	4	4.575	1.845	1.680	6,6		510
CX-60	**Euro NCAP: N.D.**										
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669	3.283	D	200	4	4.745	1.890	1.680	5		570
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870	2.488	G	328	4	4.745	1.890	1.680	1,5		570
MX-30	**Euro NCAP: ★★★★**										
Origin	34.375	-	E	145	2	4.395	1.795	1.555	-		366
MX-5	**Euro NCAP: ★★★★**										
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.230	-		127
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.235	6,9		127
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520	1.496	G	132	2	3.915	1.735	1.225	-		130
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320	1.998	G	184	2	3.915	1.735	1.230	6,9		130

MAXUS — maxus-motor.es

EUNIQ	**Euro NCAP: N.D.**										
5	46.900	-	E	177	2	4.825	1.825	1.800	-		-
T90 EV	**Euro NCAP: N.D.**										
T90 EV	61.810	-	E	177	2	5.365	1.900	1.809	-		-

MERCEDES-BENZ — mercedes-benz.es

AMG GT 4-Door Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
53 435 4Matic+ 5p MCT	156.990	2.999	G	435	4	5.054	1.953	1.455	9,1		456
63 S 639 4Matic+ 5p MCT	222.690	3.982	G	639	4	5.054	1.953	1.447	11,3		456
63 S E Performance	242.190	3.982	G	843	4	5.054	1.871	1.447	7,9		335
Clase T	**Euro NCAP: N.D.**										
T 160	29.930	1.333	G	102	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180	31.241	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 180 Aut.	34.302	1.333	G	130	2	4.498	1.859	1.811	6,8		520
T 160 d	31.508	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,3		520
T 160 d Aut.	34.569	1.461	D	95	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
T 180 d	32.574	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,7		520
T 180 d Aut.	35.635	1.461	D	130	2	4.498	1.859	1.811	5,6		520
EQT	48.166	1.461	E	122	2	4.498	1.859	1.819	19		551
CLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLA Coupé 200 163	42.900	1.333	G	163	2	4.688	1.830	1.439	5,9		460
CLA Coupé 200d 150	44.850	1.950	D	150	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 220d 190	45.174	1.950	D	190	2	4.688	1.830	1.439	4,8		450
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175	1.991	G	224	4	4.688	1.830	1.444	6,9		460
CLA Coupé 250e	52.100	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,0		390
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700	1.991	G	306	4	4.695	1.834	1.405	7,7		460
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025	1.991	G	421	4	4.688	1.830	1.439	8,4		460
Shooting Brake CLA 200 163	44.200	1.333	G	163	2	4.809	1.830	1.442	6,1		505
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125	1.950	D	150	2	4.809	1.830	1.442	4,9		495
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475	1.950	D	190	2	4.809	1.830	1.442	5		495
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550	1.991	G	224	2	4.809	1.830	1.442	7,1		505
Shhoting Brake 250e	53.350	1.333	G	218	2	4.688	1.830	1.444	1,1		440
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050	1.991	G	306	2	4.809	1.830	1.442	7,9		505
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425	1.991	G	421	2	4.809	1.830	1.442	8,6		505
Clase A	**Euro NCAP: N.D.**										
A 180 136 5p	38.181	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 180 d 116 5p	41.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.440	4,6		355
A 200 163 5p	41.981	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.440	5,9		355
A 200 d 150 5p	42.756	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.440	4,8		355
A 220 d 190 5p	47.056	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.445	4,9		335
A 250e 5p	50.804	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.445	1,0		310
A 250 224 4Matic 5p	57.581	1.991	G	224	4	4.419	1.796	1.445	7		355
A 35 AMG 306 4Matic+ 5p 7G-DCT	64.783	1.991	G	306	4	4.436	1.797	1.405	7,9		355
A 45 S AMG 422 4Matic+ 5p 8G-DCT	87.811	1.991	G	421	4	4.436	1.797	1.405	8,6		355

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405
Clase B	**Euro NCAP: ★★★★★**										
180 136 5p	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
180 d 116 5p	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2		445
200 163 5p	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6		455
200 d 150 5p	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4		445
220 d 190 5p	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.567	4,4		445
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9		445
Clase C	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C 200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4		455
C 200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6		455
C 220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8		455
C 300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7		455
C 300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1		455
C 300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4		315
C 300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6		315
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7		455
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9		280
C 200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	4,4		490
C 200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4		490
C 220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1		490
C 300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2		490
C 220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9		490
CLE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
CLE Coupé 200	62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6,4		420
Clase E	**Euro NCAP: ★★★★★**										
E 200d	52.325	1.950	D	160	2	4.935	1.852	1.460	4,9		540
E 220d	53.500	1.950	D	194	2	4.935	1.852	1.460	4,7		540
E200	54.075	1.991	G	197	2	4.935	1.852	1.460	7,1		540
E 300	61.600	1.991	G	258	2	4.935	1.852	1.460	7,2		540
E 300e	63.900	1.991	G	320	2	4.935	1.852	1.460	1,5		370
E 300 de	65.150	1.950	D	306	2	4.935	1.852	1.460	1,3		370
E 220d Estate	56.450	1.950	D	194	2	4.945	1.852	1.460	5,6		640
E200 Estate	57.025	1.991	G	197	2	4.945	1.852	1.460	7,5		640
E 220d Estate 4Matic	59.800	1.950	D	194	4	4.945	1.852	1.460	5,8		640
E 300 Estate	64.550	1.991	G	258	2	4.945	1.852	1.460	7,6		640
E 300e Estate	66.725	1.991	G	320	2	4.945	1.852	1.460	1,7		480
E 300 de Estate	67.980	1.950	D	306	2	4.945	1.852	1.460	1,3		480
Cabrio E 220 d 194	68.425	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,6		360
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,8		360
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,9		360
Cabrio E 450 4Matic	88.575	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,5		360
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400	2.999	G	435	4	4.842	1.860	1.428	9,3		385
Coupe E 220 d 194	60.825	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,3		405
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,6		405
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.437	6,7		405
Coupe E 450 4Matic	80.576	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,2		405
Clase G	**Euro NCAP: N.D.**										
G 400 d 330 5p 9G-T	148.225	2.925	D	330	4	4.874	1.984	1.969	11		667
G 500 422 5p 9G-T	158.738	3.982	G	422	4	4.817	1.931	1.969	14,9		454
G 63 AMG 585 5p 9G-T	216.854	3.982	G	585	4	4.873	1.984	1.966	15,11		454
Clase S	**Euro NCAP: N.D.**										
S 350 d	112.698	2.925	D	313	2	5.179	1.921	1.503	6,0		550
S 350 d 4Matic	123.885	2.925	D	313	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 450 d 4Matic	127.344	2.925	D	367	4	5.179	1.921	1.503	6,3		550
S 500 4Matic	149.693	3.000	G	449	4	5.179	1.921	1.503	8,4		550
S 580 e L	158.252	3.000	H	510	2	5.289	1.921	1.503	0,6		350
S 63 E Performance AMG	246.254	3.982	H	802	4	5.336	1.921	1.516	4,4		330
Clase V	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176	1.950	D	163	2	4.895	1.928	1.880	6		610
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826	1.950	D	163	2	5.370	1.928	1.880	6		1410
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001	1.950	D	163	2	5.140	1.928	1.880	6		1030
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653	1.950	D	190	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302	1.950	D	190	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742	1.950	D	239	2	4.895	1.928	1.880	5,9		610
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389	1.950	D	239	2	5.370	1.928	1.880	5,9		1410
EQA	**Euro NCAP: N.D.**										
250	55.533	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
250+	57.031	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9		340
300 4Matic	59.539	-	E	228	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
350 4Matic	61.254	-	E	292	4	4.463	1.834	1.620	17,6		340
EQB	**Euro NCAP: N.D.**										
250	57.005	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
250+	58.502	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4		495
300 4Matic	61.062	-	E	228	4	4.684	1.834	1.667	18,2		495
350 4Matic	63.400	-	E	292	4	4.484	1.834	1.667	18,2		495
EQC	**Euro NCAP: N.D.**										
400 408 4Matic	77.425	-	E	408	4	4.761	1.884	1.623	-		500

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
EQE	**Euro NCAP: N.D.**										
300	72.791	-	E	245	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
350	73.744	-	E	292	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 43 4Matic	108.942	-	E	476	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
AMG 53 4Matic	121.302	-	E	625	2	4.946	1.906	1.492	16,1		430
EQE SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
350+	86.789	-	E	292	2	4.863	1.940	1.686	18,5		520
350 4Matic	89.589	-	E	292	4	4.863	1.940	1.686	19,1		520
500 4Matic	95.879	-	E	408	4	4.863	1.940	1.686	19,3		520
AMG 43 4Matic	118.134	-	E	476	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
AMG 53 4Matic	131.059	-	E	625	4	4.863	1.940	1.686	23,1		520
EQS	**Euro NCAP: N.D.**										
450 +	124.429	-	E	333	2	5.216	1.926	1.512	16,7		610
580 4Matic	157.953	-	E	523	4	5.216	1.926	1.512	18,5		610
AMG 53 4Matic+	181.088	-	E	658	4	5.223	1.926	1.512	21.4		610
EQS SUV	**Euro NCAP: N.D.**										
450 4Matic	145.001	-	E	360	2	5.125	1.959	1.718	20,5		645
580 4Matic	172.579	-	E	544	4	5.125	1.959	1.718	20,6		645
EQV	**Euro NCAP: N.D.**										
300	82.090	-	E	204	2	5.140	1.928	1.901	-		1030
GLA	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLA 200	45.775	1.333	G	163	2	4.410	1.834	1.611	6,7		435
GLA 200d	47.300	1.950	D	150	2	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 220d 4Matic	49.825	1.950	D	190	4	4.410	1.834	1.611	5,6		435
GLA 250 4Matic	53.775	1.991	G	225	4	4.410	1.834	1.611	7,6		435
GLA 250 e	53.775	1.991	H	218	4	4.410	1.834	1.611	1,1		435
AMG GLA 35 4Matic	69.775	1.991	G	306	4	4.436	1.849	1.588	8,9		435
GLB	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLB 200 d 150 4Matic 5p	51.550	1.950	D	150	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 200 d 150 5p	49.049	1.950	D	150	2	4.634	1.834	1.659	5,5		570
GLB 220 d 190 4Matic 5p 8G-DCT	53.725	1.950	D	190	4	4.634	1.834	1.659	5,7		570
GLB 250 224 4Matic 5p 8G-DCT	56.400	1.991	G	224	4	4.634	1.834	1.659	7,9		570
GLB 35 AMG 306 4Matic 5p 8G-DCT	72.500	1.991	G	306	4	4.650	1.850	1.662	8,5		565
GLC	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	60.023	1.999	G	204	4	4.716	1.890	1.640	8,2		600
GLC 220d 4Matic	62.799	1.992	D	197	4	4.716	1.890	1.640	5,2		600
GLC 300 4Matic	72.583	1.999	G	258	4	4.716	1.890	1.640	7,4		600
GLC 300d 4Matic	71.106	1.992	D	269	4	4.716	1.890	1.640	5,6		600
GLC 300e 4Matic	75.052	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC 300de 4Matic	77.777	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		470
GLC Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
GLC 200 4Matic	64.183	1.999	G	204	4	4.769	1.920	1.606	8,2		545
GLC 220d 4Matic	67.231	1.992	D	197	4	4.769	1.920	1.606	5,2		545
GLC 300 4Matic	72.183	1.999	G	258	4	4.769	1.920	1.606	7,4		545
GLC 300d 4Matic	75.781	1.992	D	269	4	4.769	1.920	1.606	5,6		545
GLC 300e 4Matic	81.854	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLC 300de 4Matic	83.804	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5		390
GLE	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	89.758	1.950	D	269	4	4.924	1.947	1.772	6,1		630
GLE 450 4Matic 5p 9G-T	95.786	3.000	G	381	4	4.924	1.947	1.772	8,3		630
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	102.236	2.925	D	367	4	4.924	1.947	1.772	6,7		630
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.993	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7		490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8		490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3		630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2		630
GLE Coupé	**Euro NCAP: N.D.**										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655
Clase GLS	**Euro NCAP: N.D.**										
GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520
Marco Polo	**Euro NCAP: N.D.**										
220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d tD 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670
SL	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240
AMG GT COUPÉ	**Euro NCAP: N.D.**										
AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
MG											
3	**Euro NCAP: N.D.**										
MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
ZS	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automatico Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
HS	**Euro NCAP: ★★★★**										
EHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
EHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.574	1.876	1.685	1,8		463
HS 1.5 Turbo Man. Comfort	26.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut. Comfort	28.440	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
1.5 Turbo Man. Luxury	29.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Aut.. Luxury	31.240	1.490	G	162	2	4.574	1.876	1.685	7,6		463
4 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	2	4.287	1.836	1.504	18,7		363
5 ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Marvel R ELECTRIC	**Euro NCAP: N.D.**										
Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357
MINI											mini.es
Cabrio	**Euro NCAP: N.D.**										
Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215
Clubman	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360
Countryman	**Euro NCAP: ★★★★★**										
C Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
C John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
S ALL4 Essential	48.136	1.998	G	218	2	4.444	1.843	1.661	6,5		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
E Essential	45.000	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Classic	47.440	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Favoured	51.110	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,1		460
E John Cooper Works	53.150	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,4		460
SE ALL4 Essential	50.800	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	16,8		460
SE ALL4 John Cooper Works	59.150	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	17,5		460
Mini 2024	**Euro NCAP: ★★★★**										
Cooper C 3p Essential	29.900	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Classic	32.384	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Favoured	35.886	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6		210
Cooper C 3p John Cooper Works	39.160	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p Essential	33.900	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,1		210
Cooper S 3p Classic	36.384	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p John Cooper Works	43.160	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,4		210
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
MITSUBISHI											mitsubishi-motors.es
Colt	**Euro NCAP: ★★★★★**										
100 MPI Motion	16.790	999	G	67	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Motion	17.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki	19.960	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
100T Kaiteki +	22.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
160 HEV Kaiteki	25.490	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
160 HEV Kaiteki+	27.990	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Eclipse Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PHEV Motion 4WD	38.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki 4WD	40.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
PHEV Kaiteki+ 4WD	44.300	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0		404
Space Star	**Euro NCAP: ★★★★**										
120 MPI 80 Spirit 5p S/S	13.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Motion 5p S/S	14.400	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S	15.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3		235
120 MPI 80 Kaiteki 5p S/S Aut.	17.800	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,1		235
ASX	**Euro NCAP: N.D.**										
100T Spirit	22.290	999	G	90	2	4.228	1.797	1.573	6,0		422
130T MHEV Motion	24.790	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	6,0		422
160 HEV Kaiteki	30.590	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	5,0		305
160 PHEV Kaiteki	37.190	1.598	H	160	2	4.228	1.797	1.573	1,5		261

MORGAN

morgan-motor.co.uk

Plus	**Euro NCAP: N.D.**										
4	92.291	1.998	G	258	2	3.830	1.650	1.250	7,0		-
6	121.437	2.998	G	340	2	3.890	1.756	1.220	7,9		-
Super	**Euro NCAP: N.D.**										
3	66.228	1.496	G	119	1	3.581	1.840	1.132	5,9		-

NISSAN

nissan.es

Ariya	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Advance 63 kWh 4x2	47.900	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 63 kWh 4x2	52.400	-	E	218	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh 4x2	57.900	-	E	242	2	4.595	1.850	1.660	-		468
Evolve 87 kWh e-4orce	60.900	-	E	306	4	4.595	1.850	1.660	-		415
Juke	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 DIG-T 114 Acenta	23.800	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Acenta DCT	25.700	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta	25.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Connecta DCT	26.900	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 N-Design	26.100	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 N-Design DCT	28.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0		422
1.0 DIG-T 114 Tekna	27.850	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9		422
1.0 DIG-T 114 Tekna DCT	29.750	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,2		422
1.6 Hybrid Aut. N-Connecta	29.300	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. N-Design	30.400	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
1.6 Hybrid Aut. Tekna	32.150	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2		354
Leaf	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric 40kWh 150 Acenta 5p Aut.	25.200	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 N-Connecta 5p Aut.	26.991	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 40kWh 150 Tekna 5p Aut.	29.801	-	E	150	2	4.490	1.790	1.540	-		435
Electric 62kWh e+ 217 N-Connecta Aut.	30.951	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Electric 62kWh e+ 217 Tekna Aut.	33.801	-	E	217	2	4.490	1.788	1.540	-		385
Qashqai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 mHEV 140 4x2 Acenta	29.850	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x2 Acenta	32.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 140 4x2 N-Connecta	32.750	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x2 N-Connecta	35.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 xTronic 4x4 N-Connecta	38.350	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 N-Connecta	36.100	1.498	G	190	1	4.425	1.838	1.635	5,3		479
1.3 mHEV 140 4x2 Tekna	34.950	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna	36.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x2 Tekna	38.250	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x4 Tekna	40.750	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 Tekna	38.700	1.498	G	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna+	38.900	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x2 Tekna+	41.000	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2		504
1.3 mHEV 158 Xtronic 4x4 Tekna+	43.500	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,2		504
e-Power 190 Tekna+	41.450	1.498	G	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3		479
X-Trail	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Acenta	39.900	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2		585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3		585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1		485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5		485

OPEL

opel.es

Astra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2		422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1		422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4		372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0		-
GSe PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1		352
Electric	39.690	-	E	156	2	4.374	1.860	1.441	14,8		352
Corsa 2024	**Euro NCAP: ★★★★**										
1.2 75 Edition 5p S/S	16.400	1.199	G	75	2	4.060	1.765	1.435	5,3		309
1.2T 100 Edition 5p S/S	17.800	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
1.2T 100 GS 5p S/S	20.000	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	5,1		309
Hybrid 100 Edition 5p S/S	20.450	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 100 GS 5p S/S	22.650	1.199	G	100	2	4.060	1.765	1.435	4,5		309
Hybrid 136 GS 5p S/S	23.850	1.199	G	130	2	4.060	1.765	1.435	4,6		309
Corsa-e	**Euro NCAP: N.D.**										

BEV 50kWh 136 Edition 5p Aut.	31.390	-	E	136	2	4.060	1.765	1.435	15,8		267
BEV 54kWh 156 GS 5p Aut.	34.790	-	E	156	2	4.060	1.765	1.435	14,3		267
Mokka	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753	1.199	G	100	2	4.151	1.791	1.531	5,7		350
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	5,6		350
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156	1.499	D	110	2	4.151	1.791	1.531	4,4		350
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914	1.199	G	130	2	4.151	1.791	1.531	6,0		350
Mokka-e GS	39.622	-	E	136	2	4.151	1.791	1.531	17,4		310
Crossland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Turbo 110 Edition	19.400	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900	1.199	G	110	2	4.217	1.765	1.605	5,8		410
1.5 D 110 Edition	20.000	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.5 D 110 GS Line	20.500	1.499	D	110	2	4.217	1.765	1.605	4,5		410
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7		410
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1		410
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9		410
Grandland	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 Gasolina 130 Design&Tech	25.625	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,1		514
1.5 Diesel 130 Design&Tech	28.325	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,9		514
1.2 Gasolina 130 GS Line	29.020	1.199	G	130	2	4.477	1.856	1.609	6,2		514
1.5 Diesel 130 Aut. Business Edition	31.135	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
1.5 Diesel 130 Aut. GS Line	32.580	1.499	D	130	2	4.477	1.856	1.609	4,6		514
PHEV 1.6T 225 Business Edition	39.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 225 GS Line	40.550	1.598	G	225	2	4.477	1.856	1.609	1,3		390
PHEV 1.6T 300 4x4 GSe	57.600	1.598	G	300	4	4.477	1.856	1.609	1,3		390

PEUGEOT

peugeot.es

208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active PureTech 75	18.350	1.199	G	75	2	4.055	1.745	1.430	5,4		309
Active PureTech 100	19.550	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5		309
Allure PureTech 100	21.150	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,1		309
GT PureTech 100	23.450	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	5,2		309
Active Hybrid 100 e-DCS6	22.200	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,5		309
GT Hybrid 100 e-DCS6	23.800	1.199	G	100	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
GT Hybrid 136 e-DCS6	23.800	1.199	G	136	2	4.055	1.745	1.430	4,6		309
E-208	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Active 100 kW	33.750	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
Allure 100 kW	35.550	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	15,4		265
GT 100 kW	37.650	-	E	136	2	4.055	1.745	1.430	16		265
Active 115 kW	38.650	-	E	156	2	4.055	1.745	1.430	14,4		265
2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 100 Active 5p S/S	24.990	1.199	G	100	2	4.300	1.770	1.530	5,4		434
1.2 PureTech 130 Allure 5p S/S EAT8	26.640	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
1.2 PureTech 130 GT 5p S/S EAT8	31.190	1.199	G	130	2	4.300	1.770	1.550	5,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Active 5p S/S EAT8	28.240	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 Allure 5p S/S EAT8	29.890	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
Hybrid 136 e-DCS6 GT 5p S/S EAT8	31.990	1.199	G	136	2	4.300	1.770	1.550	4,9		434
e-2008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
136 50KWh Active 5p Aut.	37.990	-	E	136	2	4.300	1.770	1.530	15,7		434
156 54KWh Active 5p Aut.	38.990	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,6		434
156 54KWh Allure 5p Aut.	40.940	-	E	156	2	4.300	1.770	1.530	15,4		434
3008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
PureTech 130 Active	27.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Active	28.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure	30.100	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,2		520
BlueHDi 130 Allure	31.450	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 130 Allure EAT8	32.300	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,5		520
PureTech 130 GT	32.700	1.199	G	130	2	4.447	1.841	1.624	6,3		520
BlueHDi 130 Allure EAT8	33.650	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,2		520
BlueHDi 130 GT	34.050	1.499	D	130	2	4.447	1.841	1.624	5,0		520
PureTech 180 GT EAT8	38.100	1.598	G	181	2	4.447	1.841	1.624	6,9		520
Hybrid 225 e-EAT8 Allure	39.000	1.598	H	225	2	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Hybrid 300 e-EAT8 GT Pack	49.700	1.598	H	300	4	4.447	1.841	1.624	1,3		395
Active Pack Hybrid 136 e-DC6	35.540	1.199	G	136	2	4.447	1.841	1.624	5,6		520
3008 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660	1.199	G	136	2	4.542	1.895	1.641	5,5		520
E-3008 213 CV	46.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
E-3008 213 CV	51.660	-	E	213	2	4.542	1.895	1.641	16,7		520
308	**Euro NCAP: ★★★★★**										
e-308 First Edition	44.440	-	E	156	2	4.367	1.852	1.465	15,1		-
PureTech 110 Active Pack	21.500	1.199	G	110	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
PureTech 130 Active Pack	22.800	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,5		420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,3		420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,6		420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400	1.499	D	130	2	4.367	1.852	1.444	4,5		420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200	1.199	G	130	2	4.367	1.852	1.444	5,8		420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400	1.199	G	180	2	4.367	1.852	1.444	1,1		420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900	1.199	G	220	2	4.367	1.852	1.444	1,2		420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400	1.199	G	110	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,6		608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,4		608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400	1.199	G	130	2	4.636	1.804	1.470	5,7		608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900	1.499	D	130	2	4.636	1.804	1.470	4,5		608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SWHybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300	1.199	G	180	2	4.636	1.804	1.470	1,1		420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800	1.199	G	220	2	4.636	1.804	1.470	1,2		420
408	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Aut.	33.350	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 Allure Aut.	41.350	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
1.2 PureTech 130 GT Aut.	37.800	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 GT Aut.	45.400	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
Plug-In Hybrid 225 GT Aut.	46.900	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
Plug-In Hybrid 225 First Edition Aut.	49.950	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
5008	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Active Pack	35.149	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Active Pack EAT8	37.920	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Active Pack EAT8	39.050	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack	37.950	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	40.720	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.850	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
1.2 PureTech 130 GT	40.250	1.199	G	130	2	4.687	1.848	1.478	5,1		780
1.2 PureTech 130 GT EAT8	43.020	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	5,4		780
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	44.150	1.499	D	130	2	4.641	1.844	1.651	4,2		780
508	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	38.510	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	40.660	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 Allure Pack e-EAT8	49.610	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
1.2 PureTech 130 GT EAT8	39.760	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		487
1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	41.909	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		487
Plug-In Hybrid 225 GT e-EAT8	50.859	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		487
Peugeot Sport Engineered 360	68.110	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		487
SW 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	39.710	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.860	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	50.810	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW 1.2 PureTech 130 GT EAT8	40.960	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8		530
SW1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	43.110	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0		530
SW PHEV 225 GT e-EAT8	52.060	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1		530
SW Peugeot Sport Engineered 360	69.310	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0		530

POLESTAR

polestar.com/es

Polestar 2	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Standard Range Single Motor	47.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		446
Long Range Single Motor	50.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor	53.190	-	E	408	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Long Range Dual Motor Performance	60.400	-	E	476	4	4.607	1.800	1.478	-		440
Polestar 4	**Euro NCAP: N.D.**										
Long Range Single Motor	65.900	-	E	272	2	4.840	1.534	1.614	17,7		541
Long Range Dual Motor	72.900	-	E	544	4	4.840	1.534	1.614	18,6		541
Polestar 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Long Range Dual Motor	92.900	-	E	489	4	4.900	1.968	1.614	-		516
Long Range Dual Motor Performance	99.500	-	E	517	4	4.900	1.968	1.614	-		516

PORSCHE

porsche.es

718 Boxster	**Euro NCAP: N.D.**										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Boxster	71.318	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	9,4		275
Boxster PDK	74.542	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	8,9		275
Boxster T	81.681	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	9,4		275
Boxster T PDK	85.394	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	8,9		275
Boxster S	86.142	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	10,1		275
Boxster S PDK	89.366	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	9,6		275
GTS 4.0	102.112	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,9		270
GTS 4.0 PDK	105.825	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,1		270
Spyder	116.246	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
Spyder PDK	119.470	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150
718 Cayman	**Euro NCAP: N.D.**										
Cayman	69.010	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.286	9,3		312
Cayman PDK	72.234	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.295	8,9		312
Cayman T	79.373	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	9,4		312
Cayman T PDK	83.086	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	8,9		312
Cayman S	83.835	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	10,1		312
Cayman S PDK	87.059	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	9,6		312
GTS 4.0	99.804	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,9		312
GTS 4.0 PDK	103.517	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,1		312
GT4	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150
GT4 PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150
GT4 RS	167.262	3.996	G	500	2	4.456	01.822	1.267	13,2		125
911	**Euro NCAP: N.D.**										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9		132
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9		132
Carrera Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132
Carrera GTS Coupe	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145
Carrera GTS Coupe PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145
Carrera 4 GTS Coupe	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145
Carrera 4 GTS Coupe PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115
Turbo S Coupe 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128
Cayenne	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621
Macan	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458
Macan EV	**Euro NCAP: N.D.**										
4	85.382	-	E	408	4	4.784	1.938	1.622	17,9		624
Turbo	116.914	-	E	639	4	4.784	1.938	1.622	18,8		564
Panamera	**Euro NCAP: N.D.**										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467
Taycan	**Euro NCAP: N.D.**										
Taycan	105.682	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	16,7		491
bateria Performance Plus	111.503	-	E	435	2	4.963	1.966	1.395	17		491
4S	125.196	-	E	544	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
4S bateria Performance Plus	130.811	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491
Turbo	181.177	-	E	884	4	4.963	1.966	1.381	17,8		450
Turbo S	217.106	-	E	952	4	4.963	1.966	1.378	17,8		450
Turbo GT	248.685	-	E	1.033	4	4.963	1.966	1.378	24,2		410
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489

RAM — amencars.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1500	**Euro NCAP: N.D.**										
Laramie Diesel	79.700	3.604	D	260	4	5.309	2.017	1.910	9,5		-
TRX	120.000	6.166	G	702	4	5.309	2.017	1.910	17,3		-

RENAULT — renault.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
5 E-Tech	**Euro NCAP: N.D.**										
5 E-Tech 150 CV 52 kWh techno	31.584	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
5 E-Tech 150 CV 52 kWh iconic cing	33.504	-	E	150	2	3.920	1.770	1.500	-		277
Captur	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Equilibre	21.900	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 90 Evolution	22.600	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 90 Techno	24.960	999	G	90	2	4.227	1.797	1.576	5,7		422
TCe 140 MHEV Evolution	24.100	1.333	G	140	2	4.227	1.797	1.576	5,9		422
E-TECH 145 HEV Evolution	28.350	1.598	H	145	2	4.227	1.797	1.576	5,7		326
E-TECH 160 PHEV Evolution	29.920	1.598	H	160	2	4.227	1.797	1.576	5,3		265
E-TECH Engineered 160 PHEV	34.671	1.598	H	160	2	4.227	1.797	1.576	5,3		265
Clio	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 90 Evolution	16.159	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2		340
TCe 100 GLP Evolution	16.919	999	G	100	2	4.053	1.798	1.440	3,9		340
Blue dCi 100 Evolution	20.244	1.461	D	100	2	4.053	1.798	1.440	4,1		315
E-TECH 145 Full Hybrid Evolution	21.992	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3		254
Espace	**Euro NCAP: N.D.**										
E-Tech Full Hybrid Techno 5 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,6		581
E-Tech Full Hybrid Techno 7 plazas	43.500	1.199	H	200	2	4.722	1.843	1.645	4,7		477
Arkana	**Euro NCAP: ★★★★★**										
TCe 140 EDC MHEV Evolution	27.001	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid Evolution	28.488	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 140 EDC MHEV techno	28.271	1.333	G	140	2	4.568	1.821	1.576	5,8		513
E-TECH Full Hybrid techno	30.208	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
TCe 160 EDC MHEV esprit Alpine	32.413	1.333	G	160	2	4.568	1.821	1.576	6		513
E-TECH Full Hybrid esprit Alpine	33.156	1.598	G	145	2	4.568	1.821	1.576	4,9		480
Austral	**Euro NCAP: N.D.**										
TCe 140 MHEV Equilibre	30.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 140 MHEV Equilibre Aut.	32.900	1.333	G	140	2	4.510	1.843	1.618	6,1		575
TCe 160 MHEV Techno Espirit Alpine Aut.	37.400	1.333	G	160	2	4.510	1.843	1.618	6,2		575
E-Tech Hybrid 200 Techno	39.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Techno Espirit Alpine	40.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
E-Tech Hybrid 200 Iconic Espirit Alpine	43.600	1.199	H	200	2	4.510	1.843	1.618	4,6		430
Mégane	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.3 TCe 115 Life 5p S/S	19.515	1.333	G	115	2	4.359	1.814	1.447	5,8		384
1.5 BluedCi 115 Life 5p S/S	20.593	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,4		384
1.3 TCe 140 Zen	22.731	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	5,9		384
1.3 TCe 140 Zen EDC	24.317	1.333	G	140	2	4.359	1.814	1.447	6,0		384
1.5 BluedCi 115 Zen EDC	25.433	1.461	D	115	2	4.359	1.814	1.447	4,6		384
1.3 TCe 160 Zen EDC	27.001	1.333	G	160	2	4.359	1.814	1.447	6,1		384
Sport Tourer 1.3 TCe 115 Life 5p S/S	20.280	1.333	G	115	2	4.626	1.814	1.449	5,8		521
Sport Tourer 1.5 Blue dCi 115 Life	21.358	1.461	D	115	2	4.626	1.814	1.449	4,4		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen	23.498	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer 1.3 TCe 140 Zen EDC	25.082	1.333	G	140	2	4.626	1.814	1.449	6,0		521
S. Tourer 1.3 TCe 160 RS Line EDC	27.986	1.333	G	160	2	4.626	1.814	1.449	6,1		521
Sport Tourer E-TECH Intens	31.080	1.598	G	160	2	4.626	1.814	1.449	1,3		389
Megane E-TECH	**Euro NCAP: ★★★★★**										
equilibre EV40 standard charge	35.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV40 boost charge	37.100	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 super charge	40.200	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
evolution EV60 super charge	41.200	-	E	130	2	4.210	1.770	1.500	-		440
equilibre EV60 optimum charge	41.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
ionic EV60 optimum charge	47.700	-	E	220	2	4.210	1.770	1.500	-		440
Twingo	**Euro NCAP: ★★★★**										
Electric R80 Bateria 20 kWh Techno	24.540		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Electric R80 Bateria 20 kWh SL Urban	25.440		E	82	2	3.615	1.646	1.541	-		188
Twizy	**Euro NCAP: ★★**										
Electric Life 45	12.105	-	E	5	2	2.337	1.234	1.454	-		31
Electric Life 80	12.985	-	E	11	2	2.337	1.234	1.454	-		31
ZOE	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Electric R110 40kWh Equilibre	34.780	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R110 50kWh Evolution	36.530	-	E	110	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Electric R135 50kWh Iconic	38.430	-	E	135	2	4.087	1.787	1.562	-		338
Kangoo	**Euro NCAP: N.D.**										
Authentic 1.5 Blue dCi 75	25.493	1.461	D	75	2	4.486	1.919	1.838	5,4		775
Authentic 1.3 TCe 130	26.138	1.333	G	130	2	4.486	1.919	1.838	6,6		775
Electric E-TECH EV Equilibre	38.028	-	E	122	2	4.486	1.860	1.808	-		-
Scenic	**Euro NCAP: N.D.**										
evolution autonomía estándar confort	38.703	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno autonomía estándar confort	41.613	-	E	170	2	4.470	1.864	1.571	16,3		545
techno gran autonomía	45.493	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	16,8		545
esprit Alpine gran autonomía	48.015	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
iconic gran autonomía	49.373	-	E	218	2	4.470	1.864	1.571	17,2		545
Rafale	**Euro NCAP: N.D.**										
techno E-Tech full hybrid	41.807	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528
esprit Alpine E-Tech full hybrid	46.172	1.199	H	200	2	4.710	1.866	1.613	4,7		528

ROLLS ROYCE — rolls-roycemotorcars-madrid.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Cullinan	**Euro NCAP: N.D.**										
V12	290.000	6.749	G	571	4	5.341	2.164	1.835	15,6		560
Ghost	**Euro NCAP: N.D.**										
6.6 V12 570 4p Aut.	306.473	6.592	G	571	2	5.399	1.948	1.550	13,6		490
EWB 6.6 V12 570 Aut.	352.763	6.592	G	571	2	5.569	1.948	1.550	13,7		490
Phantom	**Euro NCAP: N.D.**										
6.75 V12 4p Aut.	480.504	6.749	G	571	2	5.842	1.990	1.638	14,8		460
EWB 6.75 V12 Aut.	565.484	6.749	G	571	2	6.092	1.990	1.640	14,7		460

SEAT — seat.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Arona	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Reference	18.650	999	G	95	2	4.138	1.780	1.543	5,4		400
1.0 TGI 90 Reference	19.940	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 Style	20.300	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 Style DSG	22.750	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 Style	21.240	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.0 TSI 110 X-Perience	22.210	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,2		400
1.0 TSI 110 X-Perience DSG	25.125	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TSI 110 FR	23.160	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,3		400
1.0 TSI 110 FR DSG	25.855	999	G	110	2	4.138	1.780	1.543	5,8		400
1.0 TGI 90 FR	24.180	999	G	90	2	4.138	1.780	1.543	3,7		282
1.5 TSI 150 DSG FR	28.240	1.498	G	150	2	4.138	1.780	1.543	6,1		400
Ateca	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Reference	24.540	999	G	110	2	4.363	1.841	1.601	5,4		510
2.0 TDI 115 Reference	28.080	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style	30.030	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
1.5 EcoTSI 150 Style DSG	32.510	1.498	G	150	2	4.363	1.841	1.601	5,7		510
2.0 TDI 150 Style	33.350	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 Style DSG	35.980	1.968	D	150	2	4.363	1.841	1.601	4,7		510
2.0 TDI 150 X-Perience DSG 4Drive	40.078	1.968	D	150	4	4.363	1.841	1.601	4,7		510
Ibiza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI 80 Reference	14.100	999	G	80	2	4.059	1.780	1.444	5,3		355
1.0 TGI 90 Reference	17.920	999	G	90	2	4.059	1.780	1.444	3,7		262
1.0 TSI 110 Style	17.830	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,0		355
1.0 TSI 110 FR Plus	20.930	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,4		355
1.0 TSI 110 DSG Excellence	22.060	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.0 TSI 110 DSG FR	23.420	999	G	110	2	4.059	1.780	1.444	5,5		355
1.5 TSI 150 DSG FR	24.660	1.498	G	150	2	4.059	1.780	1.444	6,0		355
León	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Style	22.990	999	G	110	2	4.368	1.800	1.456	4,7		380
1.5 TSI 130 Style	23.710	1.498	G	131	2	4.368	1.800	1.456	5,4		380
1.5 EcoTSI 150 Xcellence	25.150	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 150 DSG7 Xcellence	26.580	1.498	G	150	2	4.368	1.800	1.456	5,6		380
2.0 TDI 150 DSG7 Xcellence	28.090	1.968	D	150	2	4.368	1.800	1.456	4,3		380
1.4 e-Hybrid Xcellence	33.280	1.395	G	204	2	4.368	1.800	1.456	1,2		270
Sportstourer 1.5 TSI 130 Style	25.070	1.498	G	131	2	4.642	1.800	1.448	5,4		617
Sportstourer 1.5 EcoTSI 150 Xcellence	26.310	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 1.5 eTSI 150 DSG Xcellence	28.010	1.498	G	150	2	4.642	1.800	1.448	5,6		617
Sportstourer 2.0 TDI 150 DSG Xcellence	30.300	1.968	D	150	2	4.642	1.800	1.448	4,5		617
Sportstourer 1.4 e-Hybrid Xcellence	34.480	1.395	G	204	2	4.642	1.800	1.448	1,2		470
Tarraco	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 EcoTSI 150 Style 5p S/S	32.980	1.498	G	150	2	4.735	2.118	1.674	5,9		760
2.0 EcoTSI 190 XCellence 4Drive DSG7	43.990	1.984	G	190	4	4.735	2.118	1.674	7,3		760
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style 5p S/S	34.290	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus 5p S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 XCellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
3	**Euro NCAP: N.D.**										
Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310
5	**Euro NCAP: N.D.**										
2WD 80 kWh	63.500	-	E	299	2	4.710	1.930	1.620	15,2		434
4WD 80 kWh	69.995	-	E	584	2	4.710	1.930	1.620	17,3		434

ŠKODA — skoda.es

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMOMIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Fabia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Sport	17.414	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
Kamiq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	22.200	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Essence 5p S/S	23.200	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	23.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	24.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S Aut.	26.500	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Design 5p S/S	24.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	25.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	26.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S Aut.	27.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S Aut.	29.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,6		400
Karoq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Selection	32.600	999	G	110

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 TDI 150 DSG 4X4 Selection	42.905	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	46.905	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521
Kodiaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI mHEV 150 DSG	45.425	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6,1		-
2.0 TDI 150 DSG	47.400	1.968	D	150	2	4.758	1.864	1.659	5,3		-
2.0 TDI 190 DSG	50.450	1.968	D	190	2	4.758	1.864	1.659	6		-
Octavia	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Ambition 5p	21.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,1		600
1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Ambition	24.350	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,2		600
1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.295	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.470	5,6		600
2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.195	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG	29.195	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 245 CV DSG	33.950	1.984	G	245	2	4.702	1.829	1.457	6,8		600
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.400	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	35.500	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	38.980	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.0 TSI 110 Ambition 5p	22.550	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,3		640
Combi 1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Amb	24.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,3		640
Combi 1.5 TSI 150 Ambition 5p	25.898	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.468	5,7		640
Combi 2.0 TDI 115 Ambition 5p	26.798	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.468	4,5		640
Combi 2.0 TDI 150 DSG Ambition	29.798	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.468	4,7		640
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Ambition	34.700	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.4 TSI iV PHEV 204 DSG Style	36.200	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi RS 1.4 TSI iV 245 CV DSG	39.500	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,2		450
Combi Scout 1.5 TSI 150	28.701	1.498	G	150	2	4.703	1.829	1.468	6,0		610
Scala	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Essence 5p S/S	25.500	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 95 Selection 5p S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection 5p S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Design 5p S/S	30.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection 5p S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo 5p S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI mHEV 150 DSG Essence	41.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,2		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	44.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	50.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,3		645
2.0 TDI 150 DSG Selection	48.400	1.968	D	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
2.0 TDI 190 DSG 4x4 L&K	57.400	1.968	D	190	2	4.912	1.849	1.506	5,9		645
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Enyaq	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	47.400	-	E	180	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85	52.800	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85X	55.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV 85 Sportline	57.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iV RS	62.100	-	E	340	4	4.649	1.879	1.616	-		585
Enyaq Coupé	**Euro NCAP: ★★★★★**										
iV 60	49.200	-	E	180	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85	54.600	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85X	57.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV 85 Sportline	59.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iV RS	63.900	-	E	340	4	4.653	1.879	1.622	-		570

SMART — smart.es

#1	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	38.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	18,1		288
Launch Edition	47.200	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Pro+	43.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	17,4		288
Premium	45.900	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Brabus	49.900	-	E	428	2	4.300	1.822	1.636	18,2		288
#3	**Euro NCAP: N.D.**										
Pro	39.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	17,2		370
Pro+	44.800	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,8		370
Premium	47.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
25th Anniversary Edition	47.900	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
Brabus	51.900	-	E	428	4	4.400	1.844	1.556	17,6		370

SSANGYONG — ssangyong.es

Korando	**Euro NCAP: N.D.**										
1.5 G15T 163 Limited 4x4 5p S/S Aut.	32.900	1.497	G	163	4	4.450	1.870	1.629	8,7		551
1.5 G15T 163 Line 5p S/S	20.750	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,5		551
1.5 G15T 163 Urban 5p S/S Aut.	26.000	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	7,9		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S	25.500	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	5,7		551
1.6 D16T 136 Urban 5p S/S Aut.	27.600	1.597	D	136	2	4.450	1.870	1.629	6,1		551
1.6 D16T 163 Limited 4x4 5p Aut.	34.750	1.597	D	136	4	4.450	1.870	1.629	6,8		551
Rexton	**Euro NCAP: N.D.**										
D22 DTR Pro 7 plazas	39.200	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Limited 7 plazas	43.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Premium 7 plazas	51.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
Torres	**Euro NCAP: N.D.**										
G15T 4X2 Trend	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Life	34.500	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G15T 4X2 Trend GLP	32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	-		463
G15T 4X2 Life AT	37.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	8,5		599
G15T 4X4 Adventure AT	41.500	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	9,1		599
G15T 4X4 Adventure AT GLP	44.250	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	-		463
Tivoli	**Euro NCAP: ★★★★**										
G12T 128 Line	17.100	1.197	G	128	2	4.225	1.810	1.613	6,7		427
G15 163 Line	17.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,2		427
G15 163 Urban Aut.	21.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,7		427
D16 136 Limited Aut.	27.000	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	6		427
D16 136 Urban	22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427
Tivoli Grand	**Euro NCAP: ★★★★**										
G15T 4x2 Line	17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G15T 4x2 Limited Auto.	25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574

SUBARU — subaru.es

Forester	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHybrid Sport Plus	35.400	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive	37.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
2.0i ecoHybrid Executive Plus	39.900	1.995	G	150	4	4.640	1.815	1.730	8,1		509
Impreza	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i ecoHYBRID Urban	31.250	1.995	G	150	4	4.475	1.775	1.515	-		340
Levorg	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.0i 150 Sport 5p S/S Lineartronic	28.900	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	7,2		522
2.0i GLP 150 Sport 5p S/S Lineartronic	30.650	1.995	G	150	4	4.690	1.780	1.485	8,5		522
Outback	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5i 175 Sport AWD 5p Lineartronic	32.900	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	-		559
2.5i GLP Executive AWD Lineartronic	38.400	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
2.5i GLP 175 Sport AWD Lineartronic	34.650	2.498	G	175	4	4.815	1.840	1.605	7		559
BRZ	**Euro NCAP: ★★★★★**										
BRZ	39.500	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,8		237
Solterra	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Trek	50.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	16,1		452
Touring	55.750	-	E	218	2	4.690	1.860	1.650	18		441
XV	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.6i 114 Sport 5p S/S CVT	23.300	1.600	G	114	4	4.465	1.800	1.595	-		-
2.0i 156 Sport Plus 5p S/S CVT	29.400	1.995	G	154	4	4.465	1.800	1.595	6,9		-

SUZUKI — auto.suzuki.es

Ignis	**Euro NCAP: ★★★**										
1.2 Mild Hybrid Red&White	14.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 Mild Hybrid GLE	15.525	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid Red&White	16.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid GLX	16.610	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,0		260
1.2 4x4 Mild Hybrid GLE	17.015	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		204
1.2 Mild Hybrid CVT GLX	17.800	1.197	G	83	2	3.700	1.690	1.605	5,4		260
S-Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T Mild Hybrid S1	24.945	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid S2	26.145	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,3		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S2	28.020	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,8		430
1.4T Mild Hybrid S3 Aut.	31.005	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	5,7		430
1.4T Mild Hybrid 4x4 S3 Aut.	32.800	1.373	G	129	2	4.300	1.785	1.585	6,1		430
Swift 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
1.2 S1 MHEV	20.100	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 MHEV	21.800	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 AUT. MHEV	23.300	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
1.2 S2 4WD S2 MHEV	23.300	1.197	G	83	4	3.860	1.735	1.495	4,9		265
1.2 S3 MHEV	22.700	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S3 AUT. MHEV	24.200	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
Vitara	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.4T GLE Mild Hybrid	23.740	1.373	G	129	2	4.175	1.775	1.610	5,7		375
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	25.540	1.373	G	129	4	4.175	1.775	1.610	6,2		375
1.4T GLE Strong Hybrid AGS	27.825	1.462	G	116	2	4.175	1.775	1.610	5,3		289
1.4T GLE Strong Hybrid AGS 4x4	29.695	1.462	G	116	4	4.175	1.775	1.610	5,8		289
Across	**Euro NCAP: ★★★★★**										
2.5 PHEV GLX AWD	53.700	2.487	G	306	2	4.635	1.855	1.690	1,0		490
Swace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.8 Hybrid GLE	23.545	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596
1.8 Hybrid GLX	25.350	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596

SWM — swmmotors.es

G01	**Euro NCAP: ★★★**										
F Luxury	25.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	8,0		570
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA — teslamotor.es

Model 3	**Euro NCAP: N.D.**										
Standard 4p	39.990	-	E	238	4	4.694	1.849	1.443	-		340
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990	-	E	351	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Performance doble motor 4p	53.990	-	E	462	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Model Y	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Tracción trasera	46.490	-	E	325	2	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. gran auton.	53.400	-	E	351	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. Performance	59.990	-	E	480	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Model S	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Gran autonomía doble motor 5p Aut.	114.990	-	E	670	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Performance Plaid 5p Aut.	139.990	-	E	1020	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Model X	**Euro NCAP: N.D.**										
Gran Autonomía 5p Aut.	123.990	-	E	670	4	5.057	1.999	1.680	-		1273
Performance Ludicrous 5p Aut.	143.990	-	E	1020	4	5.057	1.999	1.680	-		1141

TOYOTA — toyota.es

Aygo X Cross	**Euro NCAP: ★★★★**										
Limited Edition	17.000	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,7		231
Limited Edition S-CVT	18.250	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,8		231
Camry											
Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
C-HR 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
140H Active	31.750	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
140H Advance	32.500	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
200H Advance	35.000	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport	38.500	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport AWD-i	40.500	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
200H GR Sport Premiere Edition	43.900	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
220PH Advance	43.000	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		3102
Corolla	**Euro NCAP: N.D.**										
Hatchback 140H Active Plus	24.200	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H GR Sport	27.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Business	28.350	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Style Plus	29.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 200 GR Sport	29.300	1.798	H	200	2	4.370	1.790	1.435	5,0		361
Sedan 140H Style	25.650	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Sedan 140H Eco	29.350	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Touring Sports 140H Active Plus	25.800	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H Style	27.050	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H GR Sport	28.900	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H Style	29.050	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H GR Sport	30.900	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Corolla Cross	**Euro NCAP: N.D.**										

Style 1.8 Hybrid	36.500	1.798	H	140	2	4.460	1.825	1.620	4,9		414
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600	1.987	H	196	2	4.460	1.825	1.620	5		414
GR Supra	**Euro NCAP: N.D.**										
Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550	1.998	G	258	2	4.379	1.854	1.292	7,3		290
3.0 Turbo Performance Manual	71.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
3.0 Turbo Limited Manual	74.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
Land Cruiser	**Euro NCAP: N.D.**										
2.8 180D GX 5p	43.100	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		621
2.8 180D VX 5p Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		553
Prius	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Proace	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-		180
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plzAut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-		550
RAV4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
220H 218 Business 5p S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-		580
220H 222 Business 4x4 5p e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-		580
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Highlander	**Euro NCAP: N.D.**										
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0		579
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2		579
bZ4X	**Euro NCAP: N.D.**										
Advance 4X2	48.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Advance 4X4	51.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X2	52.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-		452
Style Plus 4X4	55.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-		452
Yaris	**Euro NCAP: ★★★★★**										
125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0		286
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Businnes Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
Yaris Cross	**Euro NCAP: ★★★★★**										
120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
Mirai	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Vision	65.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
Luxury	72.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-		321
GR 86	**Euro NCAP: N.D.**										
RZ	34.900	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,7		226

VOLKSWAGEN

volkswagen.es

Arteon	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 150	41.220	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		563
2.0 TDI 150	42.450	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	4,8		563
2.0 TDI 150 DSG	46.150	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	5,1		563
2.0 TSI 190 DSG	48.025	1.984	G	190	2	4.866	1.871	1.450	7,2		563
eHybrid 1.4 TSI 218 DSG Elegance	50.460	1.395	G	218	2	4.866	1.871	1.450	1,3		445
2.0 TDI 200 DSG R-Line	50.850	1.968	D	200	2	4.866	1.871	1.450	5,5		563
R 2.0 TSI 320 DSG	62.335	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Shooting Brake 1.5 TSI 150	46.840	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2		565
Shooting Brake R 2.0 TSI 320 DSG	64.630	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1		563
Golf	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 TSI 115	26.035	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG	27.640	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 115 Life	28.380	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 TSI 115 Más	28.575	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,5		380
1.5 eTSI 115 DSG Life	30.120	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 eTSI 115 DSG Más	30.310	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2		380
1.5 TSI 150 50 Aniversario	33.460	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 115 DSG 50 Aniversario	34.485	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
1.5 eTSI 150 DSG 50 Aniversario	35.200	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4		380
GTE 1.4 TSI 245 DSG	43.410	1.395	G	245	2	4.287	1.789	1.456	1,1		272
GTI 2.0 TSI 245	44.870	1.984	G	245	2	4.287	1.789	1.478	7,4		374
GTI 2.0 TSI 245 DSG	46.940	1.984	G	245	2	4.287	1.789	1.478	7,3		374
GTI Clubsport 2.0 TSI 300 DSG	49.300	1.984	G	300	2	4.287	1.789	1.478	7,3		374
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615	1.984	G	320	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915	1.984	G	333	4	4.290	1.789	1.458	7,8		374
Variant 1.0 TSI 110	27.210	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,5		611
Variant 2.0 TDI 115	29.385	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.5 TSI 130	30.820	1.498	G	130	2	4.633	1.789	1.498	5,4		611
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5		611
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,2		611
Variant 1.5 TSI 150 Life	31.715	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,7		611
Variant 1.5 TSI 150 R-Line	35.460	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8		611
Variant R 2.0 TSI 320	52.380	1.984	G	320	4	4.633	1.789	1.498	7,8		611
ID.3	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 150 kW 58 kWh	34.640		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9		385
Pro Más 150 kW 58 kWh	36.270		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15		385
Pro S 150 kW 77 kWh	37.610		E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9		385
Pro S Más 150 kW 77 kWh	39.240		E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,2		385
ID.4	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	43.460		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16		543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion	45.250		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,5		543
Pro 286 CV 77 kWh Más	45.337		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16,3		543
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion Más	47.122		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,8		543
GTX 340 CV 77 kWh	55.310		E	340	4	4.584	1.852	1.612	17,1		543
ID.5	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	46.720		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
Pro 286 CV 77 kWh Más	48.670		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0		549
GTX 340 CV 77 kWh	57.230		E	340	4	4.582	1.852	1.619	16,4		549
ID.7	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Pro 286 CV 77 kWh	57.055		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,1		532
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	58.775		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
Tourer Pro 286 CV 77 kWh Más	61.820		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5		545
ID.Buzz	**Euro NCAP: ★★★★★**										

Pro 204 CV 77 kWh	61.480		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8		1121
Passat 2024	**Euro NCAP: N.D.**										
Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG Business	45.265	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4		690
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,7		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5		690
Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line	49.785	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5,2		690
Polo	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 95 Life DSG7	26.540	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5		351
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2		351
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6		351
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8		351
Taigo	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5		438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9		438
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0		438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1		438
T-Cross	**Euro NCAP: N.D.**										
1.0 TSI 95 5p S/S	22.410	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 95 5p S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 95 5p S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7		385
1.0 TSI 115 Life 5p S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 Más 5p S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6		385
1.0 TSI 115 R-Line 5p S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8		385
1.0 TSI 150 R-Line 5p S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9		385
T-Roc	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0		445
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2		445
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	4,6		445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5		445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0		445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8		445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-		284
Tiguan	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1		652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2		652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4		652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3		652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4		652
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6		652
Touareg	**Euro NCAP: N.D.**										
3.0 TDI V6 231 Premium 4M 5p tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 231 Pure 4M 5p tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TDI V6 286 Premium 4M 5p tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6		810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M 5p tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9		810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M 5p tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4		810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7		610
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8		610
Amarok	**Euro NCAP: N.D.**										
2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6		-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9		-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1		-
Touran	**Euro NCAP: ★★★★★**										
1.0 TSI 115 Edition 5p	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6		743
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8		137
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7		137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2		743
1.6 TDI CR 115 Edition 5p	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p	33.955	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance 5p DSG6	37.445	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport 5p DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9		743
2.0 TDI CR 190 BMT Sport 5p DSG6	43.420	1.968	D	190	2	4.527	1.829	1.659	4,8		743

VOLVO

volvo.es

EX30	**Euro NCAP: N.D.**										
Single Motor	36.770		E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7		325
Single Motor Extended Range	42.034		E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7		325
Twin Motor	48.265		E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3		325
EX90	**Euro NCAP: N.D.**										
Twin Ultra	104.895		E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9		692
Twin Performance Ultra	109.900		E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1		692
C40	**Euro NCAP: ★★★★★**										
Recharge Single Core	44.600		E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2		444
Recharge Twin Plus	52.880		E	408	4	4.440	1.873	1.591	21		444
S60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4		442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5		391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9		390
S90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
T8 Twin AWD Recharge Inscription	74.640	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8		500
V60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4		529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7		529
B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0		529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,9		529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,5		529
V90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Momentum Pro Aut.	57.150	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B5 Momentum Pro Aut.	61.650	1.969	D	250	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
B4 R-Design Aut.	61.740	1.969	D	197	2	4.936	1.879	1.475	6,6		560
XC40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										
Essential B3	42.600	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,5		443
Core B3	45.500	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B3	48.070	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B3	50.700	1.969	G	163	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Core B4	48.000	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Plus B4	50.500	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
Ultra B4	53.150	1.969	G	197	2	4.425	1.863	1.652	6,6		443
EX40	**Euro NCAP: N.D. ★★★★★**										

Essential Single Motor	46.600		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor	48.294		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,1		441
Core Single Motor Ext. Range	50.800		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,6		441
Plus Single Motor	51.077		E	238	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Plus Twin Motor AWD	56.700		E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Ultra Single Motor Ext. Range	57.720		E	252	2	4.425	1.863	1.652	16,7		441
Ultra Twin Motor AWD	60.838		E	408	2	4.425	1.863	1.652	17,6		441
Plus Single Motor Ext. Range	53.583		E	252	2	4.425	1.863	1.652	17,2		441
XC60	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B4 Diesel Momentum	49.350	1.969	D	211	2	4.688	1.902	1.658	6,2		483
B4 Gasolina Momentum	49.900	1.969	G	197	2	4.688	1.902	1.658	7,6		483
B4 Diesel Momentum Pro	51.500	1.969	D	211	2	4.688	1.902	1.658	6,2		483
B4 Gasolina Momentum Pro	52.057	1.969	G	197	2	4.688	1.902	1.658	7,6		483
B4 Diesel AWD Momentum	52.265	1.969	D	211	4	4.688	1.902	1.658	6,1		483
B5 Diesel AWD Momentum	57.385	1.969	D	249	4	4.688	1.902	1.658	6,1		483
B5 Diesel AWD R-Design Aut.	63.861	1.969	D	249	4	4.688	1.902	1.658	6,1		483
B4 Diesel AWD R-Design	59.000	1.969	D	211	4	4.688	1.902	1.658	6,4		483
B5 Diesel AWD Momentum Pro	59.550	1.969	D	249	4	4.688	1.902	1.658	6,4		483
T6 eAWD Recharge Inscription Expr.	61.800	1.969	G	350	4	4.688	1.902	1.658	1,1		468
T6 eAWD Recharge Inscription	66.156	1.969	G	350	4	4.688	1.902	1.658	1,1		468
T8 eAWD Recharge Polestar	78.738	1.969	G	455	4	4.688	1.902	1.658	1,2		468
XC90	**Euro NCAP: ★★★★★**										
B5 Diesel AWD Momentum 5plz Aut.	68.650	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		721
B5 Diesel AWD Momentum 7plz Aut.	70.200	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		692
B5 Diesel AWD Business Plus 7plz Aut.	71.458	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		692
B5 Gasolina AWD Momentum 7 plz.	72.350	1.969	G	250	4	4.950	1.923	1.776	9,0		692
5 Diesel AWD R-Design 7plz Aut.	76.236	1.969	D	249	4	4.950	1.923	1.776	6,4		692
T8 Twin AWD Momentum 7plz	80.250	1.969	G	392	4	4.950	1.923	1.776	2,5		640

CITROËN BASALT VISION
¿UN SUV CUPÉ LOW COST?

No es al 100% un modelo de producción, pero Citroën asegura que está muy cerca de serlo. Me refiero al Basalt Vision, una aproximación de lo que podría ser, en manos de la firma francesa, un coche low cost con estilo atractivo acorde

PARA INDIA Y SURAMÉRICA

con la creciente moda SUV cupé. De momento limitado al mercado indio (aunque saltará al sudamericano), el Basalt luce un aspecto algo más deportivo a lo que es habitual en la marca gracias a una trabajada caída del techo, sobre todo comparado con el C3 Aircross, del que deriva. Su mecánica es conocida: equipa propulsor turbo de gasolina de gasolina de 1,2 litros y 130 CV de potencia para el mercado americano y 1.2 de 110 CV en el indio. Además, la firma de los chevrones prevé una variante completamente eléctrica en un futuro no muy lejano.

SUZUKI JIMNY XL HERITAGE
PARA AUSTRALIA

Si aún no lo sabías, en otros mercados no solo se vende un Suzuki Jimny en versión turismo (aquí en Europa solo el comercial N1), sino que también existe una carrocería de batalla extendida y 5 puertas. Sobre esta base, Suzuki lanza el Heritage, edición especial de diseño retro conforme a decoración y color. Disponible para el mercado australiano, el Heritage se puede configurar en 5 tonos clásicos a los que añade un toque muy personal gracias a los vinilos que recorren

laterales y trasera del vehículo. No es la primera vez que la marca lanza una edición especial de estas características y, de hecho, le ha funcionado tan bien que, además de repetirla, ha aumentado la tirada a nada menos que 500 unidades. El motor, para terminar, se mantiene inalterado: un 1,5 litros de 102 CV de potencia.

SOLO 500 UNIDADES

Director:
Eduardo Cano
(ecano@grupov.es)

Redacción:
Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín

Portada y Maquetación:
Jorge Molina

Directores de Publicidad:
Ana Cid (acid@grupov.es) y
Carlos Martín (cmartin@grupov.es)

Fotomecánica: Alfredo J. Liberal y Carlos Esteso

Secretaria de redacción: Elena García

Colaboradores:
Karam El Shenawy, Andrés Izurieta, Álvaro Ruiz y José A. Gómez

GRUPO V

Editor:
Martín Gabilondo Viqueira

Director Comercial:
Sergio Herráez

Director de producción y distribución:
Martín Gabilondo Sánchez

Directora Financiera:
María Pérez Acín

Director de Arte:
Javier Corral

Redacción, publicidad y suscripciones:
C/ Valportillo Primera, n.º 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37 • Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

Suscripciones:
suscripciones@grupov.es

E-mail: coches@grupov.es

Imprime: Rotocobrhi

Distribuye: SGEL

Depósito Legal: M-51777-2009

ISSN: 2255-0143

Publicación controlada por

NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V. Precio: 1,99 euros (incluido IVA). Canarias: 2,14 euros (sobretasa aérea).

* La vigencia de todos los precios publicados está sujeta a los periodos de validez y cambios estipulados por el fabricante.

Una publicación de

GRUPO V

www.grupov.es

NUEVO ESPECIAL YA EN TU KIOSCO

EN FORMATO DE LUJO

TODA LA TRAYECTORIA DE FERNANDO ALONSO

LLAMA AL 91 662 21 37 • TIENDA@GRUPOV.ES • WWW.GRUPOV.ES

Nuevo Kia Sorento.

Movement that inspires

El nuevo Kia Sorento redefine lo que significa viajar con estilo y seguridad. Con espacio para 7 pasajeros y opciones de motorización diésel, híbrida e híbrida enchufable, se adapta a todas tus necesidades. Con toda la tecnología y materiales sostenibles, cada detalle está pensado para sorprenderte. El nuevo Kia Sorento no solo te lleva a donde quieres ir, sino que lo hace con potencia, elegancia y seguridad.

Emisiones CO_2 combinadas WLTP (g/km): 156-174. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,9-6,6.

ESPECIAL

Coches Comerciales

2000

coches TV

HASTA 470 KM DE RANGO

ESPECIAL

GAMA 100% ELÉCTRICA MERCEDES-BENZ VANS

DESDE LA eCITAN HASTA LA eSPRINTER

PRUEBA

EVUM aCAR

ELÉCTRICO, 4X4 Y CON 1.000 KG DE CARGA

DIRECTA A POR LA CALIFORNIA

ESPECIAL

CITROËN HOLIDAYS UNA CAMPER COMPLETA

DOBLE CAMA, TECHO ELEVABLE, COCINA, MOBILIARIO....

20 ANIVERSARIO

REPORTAJE

FURGOVOLKSWAGEN 2024

CASI 1.000 FURGOS Y 7.000 ASISTENTES

NUEVO BERLINGO

PUNTO DE CARGA INCLUIDO EN GAMA ELECTRIFICADA*

VISITA TU CONCESIONARIO Y CONSIGUE TU OFERTA

* Estación de carga easyWallbox incluida para pedidos realizados entre el 01/05/2024 y el 31/07/2024. No incluye instalación.

Gama NUEVO BERLINGO : Consumo mixto WLTP (L/100Km): 4,3 a 7,4. Emisiones de CO_2 mixto WLTP (g/Km): 135 a 159

CITROËN

SUMARIO

4. **CONTACTO:** GAMA COMERCIAL TOYOTA
6. **ESPECIAL:** GAMA 100% ELÉCTRICA MERCEDES-BENZ VANS
8. **CONTACTO:** RENAULT MASTER
10. **ESPECIAL:** CITROËN HOLIDAYS
12. **PRUEBA:** EVUM aCAR
13. **CONTACTO:** FORD E-TRANSIT CUSTOM / GAMA FIAT PROFESSIONAL
14. **ESPECIAL:** FURGOVOLKSWAGEN 2024

CARTA DEL DIRECTOR

Eduardo Lausín

Prepárate para el verano

Llega la época estival y, como cada año, comienzan las campañas de concienciación antes de emprender nuestros viajes de vacaciones en coche. Eso para los que puedan, claro. Los que trabajan dejarán aparcado su turismo en casa, pero eso no significa que no deban prestar un extra de atención. Sea verano o invierno, mantener a punto nuestra furgo es imprescindible, por nuestra seguridad, la de los demás y, no menos, por evitar imprevistos que afecten al rendimiento de nuestro negocio. Así las cosas, hay una serie de recomendaciones de cara a estos próximos meses a tener en cuenta, y todo empieza por algo muy simple: revisar el estado de la ITV de nuestra herramienta de trabajo. Y, sobre todo, concertar una cita en caso de tener que pasarla; durante las semanas previas a los meses de julio y agosto muchos conductores acuden a sus centros de inspección para, precisamente, evitar estos dos calurosos meses de verano. Pero pasar ITV no es lo único. Echa un vistazo al estado de tus neumáticos (desgaste y presiones), dedica algo de tiempo a comprobar el estado de los frenos y de la amortiguación y, no menos importante, revisa básicos de tu motor como el estado y nivel de aceite o de refrigerante. Estos dos elementos juegan un papel primordial especialmente estos meses de altas temperaturas y evitará sustos en plena carretera. No es mal momento para pasar la revisión de nuestra herramienta de trabajo, como tampoco es mal momento para comprobar el funcionamiento de nuestro aire acondicionado.

Una vez a punto nuestro coche merece la pena ponerse a punto también como conductor, no solo respetando, claro, las normas de circulación, sino adelantándonos a las más que probables caravanas que se forman estas próximas semanas y que evitarán alargar de manera innecesaria nuestra jornada de trabajo.

elausin@grupov.es

LA PROACE MAX ALCANZA LOS 17 M³ DE VOLUMEN

Las claves

- Renovación de Proace y Proace City con más autonomía eléctrica
- Incorporación de Proace Max, hasta 17 m³
- Nueva Hilux microhíbrida con sello Eco

GAMA COMERCIAL TOYOTA

Más madera

Las gamas Toyota Proace e Hilux reciben interesantes novedades de cara a una nueva etapa comercial que tiene muy en cuenta la cada vez más indispensable electrificación. Te contamos qué hay de nuevo.

POR **ADRIÁN LOIS**

La gama comercial Toyota Professional presenta tres interesantes novedades en este 2024. En primer lugar, las Toyota Proace y Proace City se renuevan con un actualizado diseño, nuevas pantallas digitales de 10 pulgadas, un mayor equipamiento y con versiones eléctricas más capaces: hasta los 350 km (+20) y los 330 km (+50) de autonomía respectivamente.

<< Se incorpora a la gama la Proace Max, su furgoneta más grande >>

La gran novedad es la incorporación de una furgoneta más grande Toyota Proace Max, disponible en tres longitudes y tres alturas, con capacidades de carga desde los 10 hasta los 17 m³. Sus primeras unidades llegarán a finales de año, tanto en diésel como en eléctrico (solo desde L3), con 270 CV y hasta 420 kilómetros de alcance.

Por último, la pick-up Toyota Hilux añade a su gama una versión microhíbrida, con la que se gana la etiqueta ECO, y el acabado GR Sport, con detalles deportivos más llamativos en interior y exterior, además de contar con un ancho de vías mayor.

Arriba, la nueva Toyota Hilux, que estrena mecánica microhíbrida con la que gana la etiqueta Eco.

AHORA HAY HASTA 4 MODELOS EN LA GAMA PROFESIONAL

NEW GENERATION TYRE
Cinturato™
ALL SEASON SF 3
SEGURIDAD TODOS LOS DÍAS DEL AÑO.
ALL SEASON Cinturato
PIRELLI
El distintivo Performance Mark es un signo de excelencia y confianza a la hora de comprar un neumático.[1]
El mejor en frenada combinada.[2]
• Nº1 EN FRENADA COMBINADA SOBRE SECO, MOJADO Y NIEVE[2]
• 'CLASE A' EN FRENADA SOBRE MOJADO[3]
• CONFORT DE CONDUCCIÓN EXCELENTE
PIRELLI
POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL
1. Certificado Performance Mark nº Z2 082041 0007 Rev. 00 - Obtenido tras cumplir los requisitos esenciales de rendimiento técnico del organismo de certificación independiente TÜV SÜD tras las pruebas realizadas entre noviembre de 2023 y enero de 2024 con el neumático en medida 225/50 R17. Más información en www.pirelli.es/cinturato-all-season-sf-3
2. Informe 23CPCEXT-175-2 - Pruebas comparativas realizadas en diciembre de 2023 y enero de 2024 por el centro de pruebas DEKRA con neumáticos en medida 225/40 R18. Más información en www.pirelli.es/cinturato-all-season-sf-3
3. 100% de calificación "A" en la etiqueta energética de la UE en frenada sobre mojado en toda la gama. RESPETA SIEMPRE TODAS LAS LEYES DE TRÁFICO Y CONDUCE DE FORMA RESPONSABLE Y SEGURA.
pirelli.es
PirelliES
@Pirelli_es

GAMA 100% ELÉCTRICA MERCEDES-BENZ VANS

Una familia completa

Mercedes-Benz actualiza su familia de furgonetas 100 % eléctricas con alternativas para todo tipo de clientes. Desde la ágil y polivalente eCitan hasta la poderosa eSprinter, pasando por la versátil eVito, la gama comercial de Mercedes-Benz cubre todos los nichos.

Mercedes-Benz da un paso más hacia el transporte libre de emisiones de CO_2 con una oferta de furgonetas 100 % eléctricas que cubre todas las necesidades. El mejor ejemplo es la eCitan, disponible desde septiembre del año pasado, la más pequeña de todas, enfocada al ámbito urbano por sus discretas dimensiones. No obstante, la eCitan está disponible en dos longitudes (una de 4,49 m y otra larga de 4,92 m) para no sacrificar capacidades de carga. De hecho, la variante más alargada ofrece hasta 3,7 m^3 de volumen y hasta 722 kg de carga útil. Eso hablando de la variante furgón, porque Mercedes-Benz propone una opción Tourer destinada al transporte profesional de pasajeros, con la que poder transportar hasta a 7 personas en tres filas de asientos.

eCITAN TOURER LARGA CON HASTA 7 PLAZAS

La carga es clave en estos tres modelos eléctricos. Por eso Mercedes-Benz ofrece cargadores rápidos en CC de hasta 75 kW en eCitan, hasta 110 kW en eVito y hasta 115 kW en eSprinter.

La mecánica que mueve estas eCitan es 100 % eléctrica y desarrolla 90 kW (122 CV) con un par de 245 Nm de par. Alimentado por una batería de 45 kWh es capaz de recorrer hasta 284 km WLTP (el reabastecimiento se efectúa hasta a 22 kW en CA y hasta a 75 kW en CC).

Nueva eVITO: UN PASO MÁS

Si todo lo que ofrece la polivalente eCitan no fuera suficiente, la recién lanzada eVito proporciona más capacidad de carga. También disponible en dos longitudes, amplía la capacidad de carga hasta los 1.000 kilos, al mismo tiempo que ofrece avanzadas tecnologías de confort y seguridad como el sistema multimedia MBUX con pantalla de 10,25", cargador para smartphone inalámbrico, arranque sin llave, frenada de emergencia con asistencia en intersecciones o faros LED adaptativos.

El cliente tiene la opción de elegir mecánica y paquete de baterías en función de sus necesidades, ya sea furgón o Tourer, para pasajeros. En el primer caso se equipa un motor 100 % eléctrico de 85 kW (116 CV) asociado a una batería de 60 kWh (hasta 314 km WLTP). Para la eVito Tourer se opta por un motor de 150 kW (204 CV) que puede asociar tanto una batería de 60 kWh como una de 90 kWh con una autonomía de hasta 370 km WLTP.

eSPRINTER, PUEDE CON TODO

Mercedes-Benz cierra su oferta comercial con su modelo más grande y capaz, la eSprinter. Lanzada al mercado hace tan solo unas semanas, está equipada con la batería más grande disponible (113 kWh) para una autonomía total de hasta 470 km WLTP. A elegir entre 148 y 201 CV de potencia, siempre con 400 Nm de par, esta eSprinter puede cargarlo todo. Se ofrece en versiones furgón y chasis, con dos medidas

Recién actualizada, la e-Vito puede configurarse con dos paquetes de baterías, de 60 y de 90 kWh. En este último caso, reservado a la versión de transporte de pasajeros Tourer, puede rodar hasta 370 km WLTP.

(5,93 y 6,97 m) y dos distancias entre ejes (3,66 y 4,32 m). A sumar la enorme cantidad de posibilidades que abre el negocio de las transformaciones. En cualquier caso, en función de la versión escogida la nueva eSprinter tiene una MM de hasta 4,25 T. De paso se beneficia de una larga lista de mejoras a nivel tecnológico, como el sistema multimedia MBUX con control por voz avanzado o una dotación de asistentes a la seguridad que incluye una cámara de aparcamiento con visión 360º entre otras muchas novedades. ■

RENAULT MASTER

Multienergética

Renault lanza al mercado español la cuarta generación de su furgoneta más grande. La Master llega asentada sobre una plataforma multienergía que le permite ofrecer versiones diésel, eléctricas y, más adelante, incluso de hidrógeno.

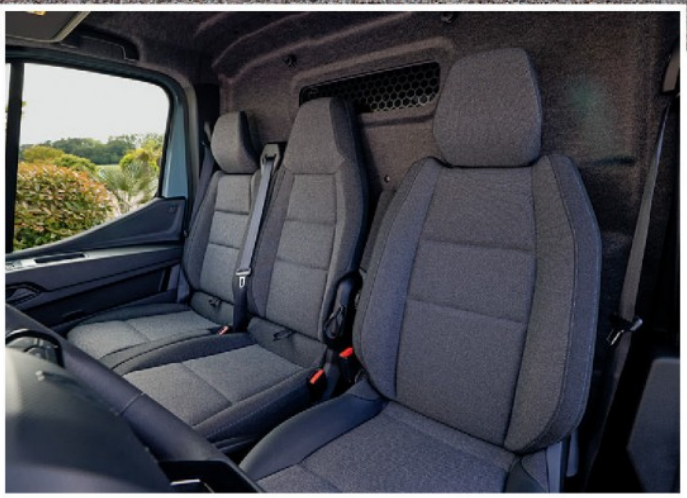
ADRIÁN LOIS

La nueva Renault Master es ya una realidad. La furgoneta francesa abrirá pedidos este mismo mes de junio en el mercado español con un sinfín de posibilidades: más de 40 combinaciones de fábrica que incluyen una amplia oferta de conversiones para llegar a prácticamente cualquier rama profesional.

Habrá, por un lado, versiones diésel en cuatro potencias (105, 130, 150 y 170 CV) y con el nuevo cambio automático de convertidor de par y 9 marchas disponible. Se ofrecerán diferentes longitudes, L2, L3 y L4, diferentes alturas, H2 y H3, y diferentes configuraciones: piso cabina, chasis cabina, caja abierta, chasis doble cabina, volquete o chasis cabina gran volumen.

No pueden faltar tampoco las variantes cien por cien eléctricas, pero solo en combinaciones L2H2 y L3H2 y con dos opciones a elegir: 130 CV, con batería de 40 kWh y una autonomía WLTP de 200 kilómetros; y 140 CV, 87 kWh de bate-

El puesto de conducción es más moderno y destaca su multimedia con Google integrado y servicios conectados. Lo más avanzado de su clase.



La cabina permite transportar a 3 ocupantes. Debajo: detalles interesantes como el cambio tras el volante o la cámara trasera.

ría, que se puede cargar a una potencia de hasta 130 kW, y con 460 kilómetros de alcance. En ambos casos, con funciones bidireccionales V2L y V2G para cargar dispositivos externos y conectarse a la red doméstica.

Independientemente de la versión, la nueva Renault Master ofrece un diseño con más personalidad y más aerodinámico, con un frontal donde destacan la parrilla y faros Full LED sobredimensionados. En el interior nos encontramos con una pantalla táctil de 10 pulgadas de serie con sistema Google integrado y con diferentes soluciones portaobjetos que suman hasta 135 litros de capacidad. Para su uso profesional, la carga útil de la nueva

Abatiendo el asiento central se despliega una inteligente oficina con huecos de almacenamiento.

Master ha sido mejorada, hasta las 2 toneladas (1.625 kg en las versiones eléctricas), así como la longitud de carga (+100 mm) y la anchura de acceso en las puertas laterales (+40 mm). La distancia entre ejes se ha reducido y el eje trasero ha sido rediseñado, lo que le permite ganar en maniobrabilidad en ciudad y confort de marcha. Cualidades que hemos podido comprobar y que la convierten en una furgoneta que se mueve con gran soltura, y sobre todo con mucha suavidad en su versión eléctrica. Sus consumos son realmente interesantes para su peso y tamaño (5,68 metros de largo en su versión L2H2), rondando tranquilamente los 21 kWh/100 km que homologa su versión más potente en condiciones normales de circulación y transportando, además, 400 kg de carga. ■

CITROËN HOLIDAYS

Aventura en familia

Con la intención de ampliar la experiencia 'Van Life', Citroën desarrolla una nueva furgoneta camper basada en la SpaceTourer, con espacio para cuatro personas, doble cama y cocina completa. Con la Holidays Citroën explora el segmento camper más completo.

No es la primera vez que Citroën tiene un modelo camper en su catálogo, pero sí la vez que más cuidado por el detalle ha demostrado. Con la Holidays la marca francesa da un salto de calidad palpable de cara a satisfacer a sus clientes camper más exigentes. Se basa en la SpaceTourer y mide 4,98 m de longitud por 1,99 m de altura, lo que permite acceder a la gran mayoría de aparcamientos subterráneos. Con todo, ofrece espacio hasta para cuatro ocupantes (hay cuatro asientos en dos filas) con un nivel de confort avanzado.

Por ejemplo, el techo se eleva creando un espacio interior que permite a los ocupantes estar de pie. Este techo también libera una cama, protegida por

DESARROLLADA JUNTO A BRAVIA MOBIL

Equipa cuadro de mandos digital y un multimedia con pantalla táctil de 10" con navegación conectada 3D, control por voz avanzado y conectividad Android Auto y Apple CarPlay.

<< Es una camper pensada también para aventuras de larga duración >>

una lona con triple ventana y apertura mediante cremallera. Abatiendo los asientos traseros se libera una segunda cama de 1,20 m de ancho por 1,95 m de largo. El margen, esta nueva Holidays presume de un espacio amplio y aprovechado. El lateral izquierdo se nutre de un completo mobiliario que integra armarios, cajones y la cocina. Esta última está compuesta por un fregadero, dos placas de gas, un frigorífico de 16 litros y una mesa retráctil. La mesa puede colocarse tanto en el interior como en el exterior, amplificando el uso lúdico de esta furgoneta.

En cuanto a equipamiento, la Citroën Holidays piensa también en las aventuras de larga duración. Cuenta con dos depósitos de agua de 10 litros cada uno (para agua limpia y sucia), calefacción auxiliar programable del especialista Webasto, tomas USB repartidas por el interior además de una toma de 230 V (hay otra toma de carga de 230 V exterior para alimentar el sistema) y, en función del equipamiento, puede haber una ducha externa en la parte trasera con depósito de 25 litros y hasta un inodoro extraíble.

Para asegurar la eficacia y la eficiencia en cualquier situación, esta camper se ofrece con dos mecánicas diésel BlueHDI: una de acceso con 145 CV y cambio manual de seis marchas y otra de 180 CV atada a un más cómodo y avanzado cambio automático de 8 relaciones. ■

Las puertas laterales pueden ser de apertura eléctrica. Los dos asientos delantero giran 180º para crear un salón amplio una vez está montada en el interior la mesita central extraíble. Hay múltiples huecos portaobjetos.

PRUEBA

SOLO 4X4

EVUM aCar

Un auténtico 4x4

De la mano de Invicta desde ya se puede comprar el EVUM aCar, un pequeño todoterreno con caja trasera 100% eléctrico pensado para obra y terrenos difíciles.

POR **EDUARDO LAUSÍN**

El EVUM aCar es un vehículo muy particular que no tiene demasiada competencia. Lo que lo hace todavía más interesante. Se trata de un pequeño todoterreno (4,08 m de largo) pensado para sector primario, obra, empresas de mantenimiento o flotas forestales, es decir, para el trabajo más duro. Esto es gracias a su sistema de tracción total permanente, que permite avanzar en terrenos complicados, sobre todo con los neumáticos que monta esta unidad de pruebas, de dibujo muy agresivo.

Es capaz de cargar hasta 1.000 kilos, por lo que no se queda corto frente a una furgoneta tradicional, y obtiene la etiqueta medioambiental 0 Emisiones porque es 100% eléctrico. Su motor genera 26 kW de potencia y mueve el coche con fuerza en los primeros compases, no tanto una vez coge velocidad (70 km/h como mucho), lo que lo convierte en una herramienta casi acotada a fincas. Salir con él a carretera es posible (tiene homologación N1), pero su rendimiento es más limitado, especialmente con carga. Y hablando de carga, puede rellenar su pila en apenas 2,6 horas (23,5 kWh de capacidad de la pila) y recorrer un total de hasta 156 km.

MODULAR

De paso, el EVUM aCar es un vehículo transformable. Ofrece varios acabados para la caja trasera en función de las necesidades de carga, además de una serie de opcionales que permiten configurar el coche completamente.

Dentro acoge a dos ocupantes con suficiente espacio, aunque el acabado es simple y robusto. Tampoco hay elementos de confort más allá de una calefacción auxiliar que, esta sí, funciona con bioetanol, para no restringir la duración de la batería de alta tensión.

El aCar es un producto comercializado por Invicta, pero de origen alemán que está a la venta por 43.680 € con descuento. ■

Las claves

- Eléctrico con 26 kW de potencia (homologación N1)
- Batería de 23,5 kWh y 156 km de rango
- Tracción total permanente
- Caja configurable
- A la venta por 43,680 €

El puesto de control es industrial, con grandes botones y un cuadro de mandos digital muy básico.

Es 100% eléctrico y su batería de 23,5 kWh de capacidad total se puede cargar en 2,5 h.

Sin elementos de confort, el EVUM aCar puede transportar a dos pasajeros con suficiente espacio.

Curiosidad: la calefacción es mediante un sistema auxiliar alimentado por bioetanol.

Carga hasta 1.000 kg y la caja es configurable por el usuario en función de sus necesidades.

FORD E-TRANSIT CUSTOM

Solo soluciones

La nueva Ford E-Transit Custom ya está en España con un precio de partida, sin promociones de 56.850 €. Cuenta con variantes L1 y L2, además de tres acabados y diferentes tipos de carrocería que le permiten un volumen de hasta 6,8 m³ y cargar 1.011 kg. La autonomía homologada es de 337 kilómetros. Además ofrece soluciones tan efectivas como un volante que se convierte en mesa o la capacidad de dar energía a herramientas de trabajo.

Asimismo con el sistema Ford Pro Telematics de manera sencilla y asesorada por los profesionales de Ford Pro tendremos en tiempo real información de consumo según nuestra conducción, acceso a recargas al mejor precio, avisos de mantenimiento, control de flota... Un asesoramiento completo para dar el paso hacia la electrificación.

El volante puede pivotar para crear un espacio plano tipo oficina frente al asiento del conductor.

Por otra parte dispondremos de la App FordPass 4 que permite abrir desde nuestro móvil la furgoneta, programar visitas a taller para asesoramiento o revisiones, conocer el nivel de carga, buscar cargadores libres y muchas más gestiones.

GAMA FIAT PROFESSIONAL

Actualizados

Fiat pone al día su gama comercial con más argumentos que nunca en un mercado en el que cada vez hay más competidores. La oferta de la firma italiana se compone de tres modelos, Doblò, Scudo y Ducato, y los tres han recibido novedades.

Por partes, las nuevas Doblò reciben nuevo aspecto y tecnologías de seguridad y confort, además de un mayor aislamiento acústico. Esta furgoneta pequeña ofrece hasta 4,4 m³ de volumen y en su variante eléctrica e-Doblò alcanza los 340 km de rango.

La Scudo, algo más capaz, ofrece hasta 6 m³ de volumen de carga y, como la Doblò, también se beneficia de la nueva imagen de Fiat y recibe una fuerte actualización de tecnologías. Añade, por ejemplo, reconocimiento de señales de tráfico o cámara de visión trasera. Su versión eléctrica e-Scudo alcanza ahora 352 km gracias a una nueva batería. Por último, la Ducato ofrece hasta 17 m³ de volumen, incluida la nueva alternativa eléctrica e-Ducato, cuya nueva batería de 110 kWh le permite recorrer un total de 430 km en ciclo WLTP.

FURGOVOLKSWAGEN 2024

Récord histórico

Un año mas la famosa concentración de furgonetas Volkswagen logra un récord de asistencia, esta vez coincidiendo con su 20 aniversario. Un evento único al que hemos asistido.

Otro año más, y ya van nada menos que 20, las furgos Volkswagen de todas las épocas y procedencias, desde los años 50 hasta las últimas novedades de la marca, han llenado el Camping La Ballena Alegre de Sant Pere Pescado, un paisaje idílico en la Costa Brava. La individualización de los vehículos, con colores y accesorios de todo tipo, además de detalles que definen el carácter de cada propietario, han vuelto a ser uno de los grandes atractivos de este encuentro que ha firmado un nuevo récord de asistencia con casi 1.000 furgonetas y 7.000 aficionados.

PARA TODOS

Las distintas generaciones de las furgonetas T de Volkswagen han convivido durante unos días con los últimos lanzamientos de Volkswagen Vehículos Comerciales, aunque indudablemente las protagonistas han sido tanto la nueva ID.Buzz GTX de batalla larga, su modelo eléctrico de 340 CV y tracción total, como la nueva generación California, que sorprendió a los asistentes con su tecnología embarcada y su equipamiento, con mobiliario completo, doble puerta lateral corredera o techo elevable.

Durante el fin de semana, no ha faltado la ya indispensable gran foto de familia, pero también los asistentes han tenido la oportunidad de disfrutar de actividades como el desfile de furgonetas clásicas, barbacoa, actividades para los

más pequeños e incluso un multitudinario concierto al aire libre donde el artista Macao fue el absoluto e inesperado protagonista.

También ha tenido un espacio destacado dentro de la concentración "The Originals", la comunidad de propietarios de los modelos de la marca, que al final son los que hacen posible este evento.

La FurgoVolkswagen es un evento que nació de forma espontánea hace ahora 20 años y que se ha convertido en una cita obligada para los amantes de las furgos de la popular firma alemana, tanto de nuestro país como de fuera.

Desde que aquel primer año, en 2004, que un grupo de propietarios decidió reunirse en Sant Pere Pescador, este encuentro ha ido creciendo y cada vez son más los fans que acuden sin falta una vez al año a este camping para compartir sus vivencias y disfrutar de un fin de semana de muchas actividades y, por supuesto, de las genuinas furgos.

El apoyo desde sus inicios de la propia marca ha servido para dar continuidad a esta fiesta de la furgoneta a lo largo de todos estos años.

Aunque se celebra en España, al evento asisten usuarios Volkswagen de todas partes, que llegan con furgos totalmente personalizadas.

Los foodtrucks forman parte de la esencia hippie de la FurgoVolkswagen, además de la tradicional barbacoa.

Muchas actividades para los pequeños... y también para los mayores, con el concierto al aire libre de Macaco como guinda del pastel.

Mercedes-Benz Alternative Plus.

La tranquilidad de tenerlo todo.

- ☑ 5 años de mantenimiento.
- ☑ 5 años de garantía.
- ☑ 3 años de conectividad.

SENSACIÓN DE GIGANTE.

Descubre en Citan un aliado perfecto para tu trabajo diario. Ya sea en versión Tourer o Furgón, dispondrás de un amplio espacio de carga, unos sistemas avanzados de seguridad activa y toda la conectividad que necesitas para hacer más fácil tu día a día.

Citan 108 CDI Furgón Base.

175€/mes[1]

En 60 cuotas. Entrada: 5.526,64€.
Cuota Final: 7.839,75€[2]. TIN: 7,50%. **TAE: 8,42%.**
(Los importes reflejados no incluyen IVA).

Consumo mixto en l/100 km: 5,1[3].
Emisiones de CO_2 en g/km (combinado): 133.

[1]Ejemplo de Leasing con las facilidades del programa Alternative Lease de Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A. -Avda. Bruselas 30- 28108 Madrid, para una Citan 108 CDI Furgón Base. **Precio 19.709,13€** (transporte, preentrega e impuesto matriculación no incluidos), válido para ofertas realizadas y solicitudes aprobadas hasta el 15/07/2024 y contratos activados hasta el 31/08/2024, teniendo el cliente un plazo de 14 días hábiles para ejercer su derecho de desistimiento. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. **Importe a financiar 14.182,49€.** Por 175€ al mes en **60 cuotas**, 20.000 kms/año y una cuota final de 7.839,75€[2], **entrada 5.526,64€, TIN 7,50%, plazo total del leasing 60 meses, comisión de apertura 282,23€ (1,99%). TAE 8,42%. Importe total adeudado 18.621,98€. Precio total a plazos 24.148,62€.** Coste total del crédito 4.439,49€ e importe de los intereses 4.157,26€ (el posible desajuste de los intereses se debe a la fórmula de redondeo y lo asume la entidad financiera. Sistema de amortización francés). (Todos los importes reflejados no incluyen IVA). [2]Existen 3 posibilidades para la última cuota: cambiar el vehículo, devolverlo (siempre que se cumplan las condiciones del contrato), o adquirirlo pagando la última cuota. [3]Los valores consumos y emisiones de CO_2 indicados han sido obtenidos de acuerdo con el procedimiento de ensayo "WLTP CO_2" según lo dispuesto en el art. 2 No. 3 Reglamento de aplicación (UE) 2017/1153. Más información en mercedes-benz.es/vans.